

SKRZYDLATA POLSKA

NR 33 (475) • 14 SIERPNIA 1960 r. • CENA 2 zł



Tym uśmiechem Marzena Malinowska pożegnała Warszawę, udając się przez Kopenhagę do USA, aby wziąć udział w międzynarodowym konkursie piękności. Jest ona zwyciężczynią tegorocznych „Juvenalii” krakowskich i studentką wydziału architektury. Panna Marzena osiągnęła jeszcze jeden sukces. Oto PLL „Lot”, wraz z życzeniami wszelkiej pomyślności ofiarowały p. Malinowskiej przelot do Kopenhagi, gdzie będzie oczekiwał na nią również bilet powrotny. Oby był to powrót jak najpomyślniejszy.

Foto: Z. JÓŹWIĄK



„FOKA” jest wspaniała
(str. 5)

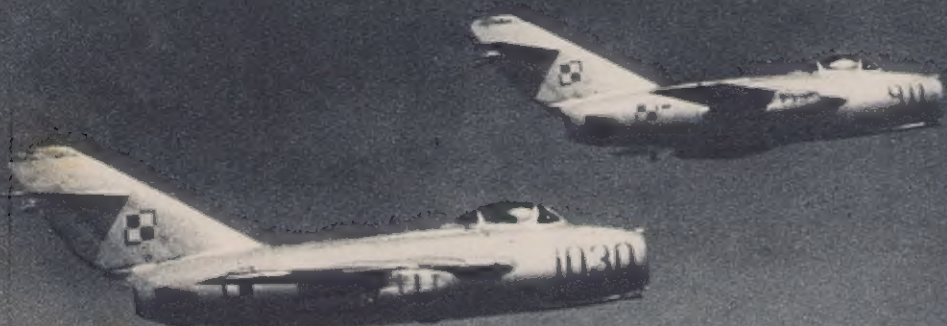
**Z „LOT-em”
na wczasach**
(str. 5–6)

**Trener Dankowski
o Mistrzostwach
w Kolonii**
(wkładka)

Przechwycony!
(str. 10)

DNI LOTNICTWA

1960



POD przewodnictwem Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego odbyło się posiedzenie Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa w 1960 r. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Ministerstwa Obrony Narodowej, Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, Ministerstwa Oświaty, Stołecznej Rady Narodowej, Pańskich Linii Lotniczych „LOT”, Związku Nauczycielstwa Polskiego, Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związku Młodzieży Wiejskiej, Związku Harcerstwa Polskiego, Ligi Przyjaciół Zolnerza, Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich.

Na posiedzeniu omówiono założenia i program obchodu Dni Lotnictwa w br., opracowano apel Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa do terenowych organów władzy państwowej, organizacji społecznych i zawodowych, organizacji młodzieżowych

i władz szkolnych, wojskowych jednostek lotniczych i aeroklubów regionalnych, do wszystkich entuzjastów lotnictwa o tworzenie terenowych społecznych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa (apel zamieszczamy obok).

Wybrano prezydium Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa, w skład którego wchodzi:

Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK — gen. dyw. pil. **JAN FREY-BIELECKI**, kierownik Wydziału Propagandy Komitetu Centralnego PZPR — **LEON STASIAK**, prezes Aeroklubu PRL — **STEFAN ANTOSIEWICZ**, przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP — **PIK WŁADYSŁAW POLAŃSKI**, dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — **inż. JAN ZWIERZYŃSKI** i przedstawiciel organizacji młodzieżowych (ZMS, ZMW) — **WIEŚLAW ADAMSKI**.

Równocześnie powołano sekretariat pod kierownictwem pik Józefa Szymanowskiego. Siedziba sekretariatu mieści się w Warszawie przy ul. Wawelskiej 7 (Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK), telefon 213041-46, wewn. 177.

UWAGA MATURZYŚCI!

JEST JESZCZE SZANSA WSTĄPIENIA DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

Wszyscy maturzyści zarówno tegoroczni, jak i z lat poprzednich, w wieku od 18 do 23 lat posiadający dobre warunki zdrowia mogą jeszcze ubiegać się o przyjęcie do Oficerskich Szkół Lotniczych. W OSŁ możecie zdobyć wszechstronną i bogatą wiedzę oraz atrakcyjny i cieszący się powszechnym poważaniem zawód oficera-pilota.

Chętni do służby w lotnictwie wojskowym mogą jeszcze zgłaszać się do Wojskowych Komend Rejonowych w miejscach swego zamieszkania lub też do najbliższego aeroklubu regionalnego. Przy zgłoszeniu należy złożyć podanie-ankietę (którą otrzymać można w każdej WKR), załączając do niej:

1. Wyciąg z aktu urodzenia,
2. Świadectwo lub dyplom stwierdzający ukończenie średniej szkoły ogólnokształcącej ew. innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych;
3. Poświadczenie obywatelstwa polskiego w wypadku gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub zaświadczenia tożsamości.

Po pozytywnej ocenie zdrowia przez komisję lotniczo-lekarską oraz pomyślnym zdaniu egzaminu sprawdzającego, kandydaci do OSŁ zostaną skierowani na wstępne przeszkolenie lotnicze na obozach Lotniczego Przesposobienia Wojskowego.

Wszyscy zainteresowani lotnictwem wojskowym maturzyści powinni się szybko zdecydować, gdyż termin zgłoszeń do Oficerskich Szkół Lotniczych upływa z dniem 20 sierpnia br.

APEL

OGÓLNOPOLSKIEGO KOMITETU OBCHODU DNI LOTNICTWA

O OGÓLNOPOLSKI Komitet Obchodu Dni Lotnictwa zwraca się do terenowych organów władzy państwowej, organizacji społecznych i zawodowych, a w szczególności organizacji młodzieżowych, do władz szkolnych, wojskowych jednostek lotniczych, aeroklubów regionalnych oraz do wszystkich entuzjastów lotnictwa o tworzenie terenowych, społecznych Komitetów Obchodu Dni Lotnictwa.

Równocześnie Ogólnopolski Komitet Obchodu Dni Lotnictwa proponuje Komitetom terenowym następujące kierunki działania:

- Propagowanie dorobku lotniczego Polski Ludowej wśród społeczeństwa. Tegoroczne obchody Dni Lotnictwa są częścią składową obchodów 16-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz Tysiąclecia Państwa Polskiego. Duże znaczenie będzie włączenie pokazanie społeczeństwu rozwoju i osiągnięć lotnictwa wojskowego, sportowego, komunikacyjnego i przemysłu lotniczego w minionym 16-leciu, jak również pokazanie na tle obchodów 1000-lecia procesów ukształtowania się ludowej obrotowości.
- Zwrócenie największego wysiłku na pracę wśród młodzieży. Organizowanie w tym celu spotkań z lotnikami, pogadek i wieczornic poświęconych polskiemu lotnictwu. Zakładanie kół lotniczych i modelarni, popularyzowanie literatury lotniczej i przyciąganie młodzieży, a zwłaszcza młodzieży szkół średnich do życia aeroklubów oraz Lotniczego Przesposobienia Wojskowego — oto ważne dla przyszłości lotnictwa społeczne zadania.
- Zużytkowanie większości sił i środków nie tylko na wielkie imprezy w dużych ośrodkach miejskich lecz również na dotarcie ze słowem o polskim lotnictwie do społeczeństwa i młodzieży w odległych od wielkich ośrodków miasteczkach i wsiach.
- Rozwinięcie szczególnie aktywnej pracy propagandowej i organizowanie jak największej ilości ciekawych i pożytecznych imprez przez Komitety Obchodu Dni Lotnictwa na terenach Ziemi Zachodnich.
- Organizowanie spotkań z lotnikami, pokazów i innych imprez lotniczych w oparciu o istniejące w terenie instytucje lotnicze. Wojskowe jednostki lotnicze, aerokluby regionalne, oddziały PLL „Lot” niechaj we własnym zakresie udzielą maksymalnej pomocy w organizowaniu obchodów, a ich przedstawiciele niech będą najczynniejszymi członkami Komitetów.
- Niechaj praca Komitetów i aktywne współdziałanie z nimi wszystkich entuzjastów przyczyni się do jeszcze większego zbliżenia lotnictwa i spraw lotniczych do społeczeństwa, do pogłębienia wiedzy o naszym lotnictwie, jego dorobku i pięknych tradycjach.

VI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE

TEGOROCZNE, VI z kolei Szybówcowe Mistrzostwa Polski odbędą się w dniach 14–28 sierpnia w Lesznie. W ramach mistrzostw rozegrane zostaną konkurencje obowiązkowe jak: prędkościowy przelot docelowy lub docelowo-powrotny, przelot prędkościowy na trasie trójkątnej 100, 200, 300 lub 500 km oraz konkurencje nadobowiązkowe, a to: przelot otwarty, przelot odległościowy po trasie wyznaczonej przez organizatorów i dwukrotny przelot po trasie trójkątnej 100 km w jednym locie.

W VI SMP startować będzie 13 szybowników z kadry narodowej (w tym nasi trzej wicemistrzowie świata: Edward Makula, Jerzy Popiel i Adam Witek) oraz 23 pilotów posiadających złotą odznakę szybowcową, a którzy w ostatecznej klasyfikacji VI Catorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski” o Me-

moriał R. Bitnera zajęli czołowe miejsca. Ponadto udział w mistrzostwach zapowiedziało 2 pilotów Związku Radzieckiego oraz 2 szybowników Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zawodnicy zagraniczni startować będą na polskim sprzęcie.

W tej chwili nie znamy jeszcze nazwisk szybowników radzieckich, natomiast nadeszło już imienne zgłoszenie Niemców. Są to piloci Daumann i Wiessmann, którzy na ostatnich Szybówcowych Mistrzostwach NRD zwyciężyli w klasach standard i otwartej.

Tegoroczne VI SMP rozegrane zostaną bez podziału na klasy. Zawodnicy startować będą na szybowcach „Jaskółka”, „Mucha-Standard” lub „Bocian”.

Uczestników mistrzostw serdecznie pozdrawiamy i życzymy im jak najlepszych wyników. (ay)



27 lipca otwarto w ośrodku propagandy lotnictwa w Łodzi (Piotrkowska 12) wystawę pn.: „Lotnictwo polskie w walce z faszyzmem”. Otwarcia wystawy dokonał wiceprzewodniczący Prezydium WRN B. Broniarek (na zdjęciu: trzeci od lewej). Obszernie o tej niezwykle interesującej wystawie napiszemy w następnych numerach.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Podczas odbywających się w Sumach XXIV Wszechzwiązkowych Mistrzostw Szybowcowych ZSRR rozegrano 20 lipca br. pierwszą konkurencję — przelot prędkościowy docelowo-powrotny, 150 km. Wystartowało 40 zawodników, z których 38 ukończyło konkurencję. Ogółem przeleciało 5 849 km. Zwyciężył mistrz sportu Borys Starostin z Kalugi przed Wiktorem Gonczarenko i Anatolem Szeftanem z Kijowa; drużynowo — szybownicy Ukraińskiej SRR przed ekipą Komitetu do spraw techniki lotniczej przy Radzie Ministrów ZSRR i Centralnym Aeroklubem ZSRR im. W. Czakalowa.

22 lipca br. rozegrano drugą konkurencję mistrzostw — przelot prędkościowy po trasie trójkątnej 200 km. Zwyciężył znów B. Starostin w czasie 2 h 49 min. O minutę gorszym okazał się W. Gonczarenko.

Zwycięzcą trzeciej konkurencji — przelotu prędkościowego po trasie trójkątnej 100 km — został mistrz sportu W. Czuiwikow.

W ostatecznej punktacji tytuł mistrza ZSRR na rok 1960 zdobył W. Gonczarenko.

30 lipca br. została otworzona w stolicy ZSRR pierwsza regularna śmigłowcowa podmiejska linia pasażerska Moskwa — Szeremietiewo, obsługiwana przez śmigłowce Mi-4. Linia ta obsługiwana 24 razy w ciągu dnia łączy heliport znajdujący się na Centralnym lotnisku Aeroflotu z lotniskiem Szeremietiewo i służy dla wygody pasażerów linii zagranicznych i krajowych dalekiego zasięgu. Przelot trwa 12 minut. Przewiduje się otwarcie dalszych połączeń śmigłowcowych pomiędzy stolicą a miejscowościami podmiejskimi, oddalonymi od sieci linii kolejowych. Pierwszy śmigłowiec na no-

wej trasie prowadziła załoga: W. Kałoszyn, G. Aleksiejew i W. Czykin.

W tych dniach FAI zatwierdziła dalsze 24 rekordy światowe, ustanowione na samolocie TU-114 przez pilota doświadczalnego I. Suchomilina. W ten sposób lotnik radziecki stał się niespotykanym dotąd w historii lotnictwa posiadaczem 30 rekordów światowych. Przy okazji warto przypomnieć najciekawszy chyba rekordowy wynik TU-114 zatwierdzony przez FAI: prędkość przelotową na trasie 5 000 km z ładunkiem kontrolnym 25 t — 877,212 km/h.

W dniach 24–27 lipca br. rozegrano w Kujbyszewie mistrzostwa modelarskie ZSRR z udziałem 300 zawodników startujących z ponad 400 modelami. Zwycięzcą w kategorii modeli z napędem mechanicznym został inż. W. Tolmaczew, w szybowcach — J. Sokolow, a w gumówkach — I. Iwanikow. Wśród juniorów najlepsi byli: I. Hejkinen (modele z silnikiem mechanicznym), M. Dwinin (gumówki) i I. Borozdin (szybowce).

Drużynowo zwyciężyła Ukraina (2458 punktów) przed Leningradem (2345 pkt.) i Gruzją (2236 pkt.).

W Leningradzie dobiegają prace nad nowym filmem lotniczym nakreślonym wg scenariusza N. Czukowskiego „Bałtyckie niebo”. Film został przygotowany bardzo starannie i z rozmachem; wystawczy wspomnień o przebudowie ponad dwudziestu Jaków-11 na myśliwce 1-15. Podobnie ma się rzecz z człościami i innym sprzętem wojskowym z pierwszych lat wojny.

WIZYTA W APRIL

W dniach 1–5 sierpnia bawili w Polsce przedstawiciele Aeroklubu Szwecji — Panowie KJELL EK-LUND i STEN JENSEN, którzy przeprowadzili w „Motoimportie” rozmowy na temat nabycia partii kilkunastu polskich szybowców dla różnych aeroklubów szwedzkich. Pobyt swój w Polsce rozpoczęli od złożenia oficjalnej wizyty w Aeroklubie PRL, a następnie zwiedzili Centrum Szybowcowe w Lesznie.

OSIAGNIĘCIA PLL „LOT”

Główny Urząd Statystyczny opublikował wyniki Narodowego Planu Gospodarczego za I półrocze 1960 r.

W tym okresie PLL „LOT” przewiozły 74,7 tys. pasażerów, co oznacza wzrost o 14,2 proc. w porównaniu z I półroczem 1959 r.

PRZEPRASZAMY

Czytelników za mylną datę podaną w części nakładu nr 32 (474). Oczywiście powinna ona brzmieć 7 sierpnia a nie 7 lipca!

REDAKCJA



Radziecki rekordzista — pilot samolotu Tu-114 I. Suchomlin.

SPOTKANIE Z BOLESŁAWEM POMIANEM

ny. Obecnie ma 55 lat. Pracuje jako inspektor techniczny w wytwórni samolotów Canadair w Montrealu, a w wolnych chwilach zajmuje się pisarstwem.

Teraz przywiózł dla Wydawnictwa MON nową powieść pt. „Złoto starego Holendra” — dzieje polskiego lotnika w Kalifornii. Gdy proszę o informacje z przeszłości lotniczej chętnie wyjaśnia, że ukończył Dęblin w 1927 roku, potem stacjonował w Pucku — w morskim dywizjonie, a następnie już jako cywil od 1936 roku był referentem sportowym Aeroklubu RP.

Pisać zaczął podczas wojny. W latach 1941–42 ukazują się jego pierwsze opowiadania w polskiej prasie lotniczej, wydawa-

nej w W. Brytanii. Potem przyszły książki, spośród których „Ku najjaśniejszej z gwiazd” została przetłumaczona na angielski. Napisał ogółem sześć książek. Nie wszystkie jednak zostały dotąd wydane.

Pasją Bolesława Pomiana są podróże. Oddzwiek tych zainteresowań znaleźć można w jego książkach. Wystarczy wspomnieć, że w roku 1936 wyruszył na motocyklu do Afryki, a podczas wojny i później zwiedził sporo miejsc na świecie. Do Polski przyjechał na urlop miesięczny, do rodziny. Nosi się z zamiarem napisania czegoś w rodzaju reportażu o Polsce Ludowej dla polskiej prasy emigracyjnej.

Zapytany o możliwość wydania swej książki, np.

w Kanadzie — uśmiecha się pobłażliwie wyjaśniając, że jest to sprawa trudna i kosztowna... dla autora. Chyba, że książka zostanie przetłumaczona na angielski i wydana w masowym, tanim nakładzie, jako best-seller, a zdobyć takie wyróżnienie nie łatwo.

Pan Bolesław Pomian-Piątkowski wraz z żoną rozpoczął teraz podróż po kraju. Chce odwiedzić miejsca, w których spędził lata młodości. Może spotka dawnych przyjaciół? A może też licznych Czytelników swych książek?

Zyczymy powodzenia. P. E.

Bolesław Pomian

Foto: P. Elstein



W tym tygodniu



CZYTELNICZY nasi znają dobrze Bolesława Pomiana — Piątkowskiego jako autora „Ku najjaśniejszej z gwiazd” i ostatnio wydanego „Krzyża Południa”. Nie wszyscy wiedzą jednak, że Pomian — przebywa stale w Kanadzie i w lipcu roku bieżącego, po 21 latach nieobecności, po raz pierwszy odwiedził kraj rodzin-



foto: A. Blasik

Aż chciałoby się krzyknąć, że... „FOKA” JEST WSPANIAŁA!

PELAGIA MAJEWSKA

KIEDY przyjechałam do Leszna 3 lipca, deszcz lał jak nieszczęście. Hangar był jednak otwarty, a przy samych drzwiach stała „Foka” z „Zefirem”.

Nie wiem doprawdy, czym kierowałam się jeszcze przed rokiem, kiedy lokowałam swoje zainteresowanie i sympatie właśnie w „Foce”. Może chwyciła mnie za serce jej ładna sylwetka, a może przekonanie, że będzie to szybowiec do bardziej masowego niż „Zefir” latania? W swoich przekonaniach utwierdziłam się jeszcze, kiedy „Foka” z „Zefirami” zjawiała się w maju w Lesznie. Potem chwalił ją Adaś Witek, chwalili ją w Kolonii, a ja byłam dumna, jak by w tym była jakaś moja zasługa.

Nic więc dziwnego, że z wielkim nabożeństwem przymierzałam się do kabiny „Foki”. Uroczystość celebrował sam Józef Dankowski, asystowało kilku kolegów.

Wszystko cacy cacy, ale jak można latać w pół leżącej pozycji, zwłaszcza nisko nad ziemią, kiedy zwykle pochylałam się do przodu i wsadzałam nos w wariometr?

Do wszystkiego można się przyzwyczaić, zwłaszcza do dobrego, wyjaśniali mi obeznani z tą sprawą bliźni i dla całkowitego załamania mnie, położyli do „Zefira”.

Na drugi dzień mogłam się przekonać, że mieli rację.

Przed lotem, kiedy już zaczęło się linkę, uszczypnęłam się dyskretnie w nogę, aby sprawdzić czy to ja naprawdę mam lecieć. Bardzo peszył mnie fakt, że był to egzemplarz z nr. 58 na ogonie, który tyle zamieszania narobił w Kolonii.

I choć wiedziałam, że „Foka” jest czuła na ster głębokości, jednak przy starcie nie obeszło się bez lekkiego podrygiwania. Ale najwięcej

rozrywki dostarczałam obserwatorom po odczepieniu. Wszystko się sprzyściło przeciwko mnie: silny wiatr i słabe noszenia. A, że początkowo nie mogłam dać sobie rady z ustaleniem szybkości i „jeździłam” na dużym gazie, za wszelką cenę nie dając się pokonać przez przyciąganie ziemskie, więc ci z ziemi mieli niezłą zabawę.

Jednak wykręciłam się i po półgodzinnym locie stwierdziłam, że jestem już z szybowcem za pan brat. Kiedy w powietrzu przymierzałam się do innych szybowców mogłam się przekonać, że „Foka” pięknie leci do przodu.

Jak się ma możliwość polatania na dobrym szybowcu, to od razu chciałoby się mieć do czynienia z dobrymi warunkami.

Niestety, takowych ostatnio w okolicach Leszna nie zauważono. Wprawdzie było raz ostre zamieszanie pięćsetkowe, bo przeszedł front, był silny wiatr i mogły być warunki. Na to konto byłam nawet odholowana do Zielonej Góry, aby lecieć na docel 610 km.

Bardzo szybko wszystko się „zakitowało”, a ja biedna sierota leciałam nosem po ziemi, aby po półtorej godzinie dowieść się do Leszna (odległość 70 km). A miałam do pomocy tylnoboczny wiatr, szczere chęci powrotu na lotnisko (dosyć się naładowałam w polu w czasie II Mistrzostw NRD, powinno mi to wystarczyć na cały rok) i dużo, dużo stratusa.

W jakimś paskudnym momencie, kiedy pilnie poszukiwałam pola do lądowania, usłyszałam przez radio głos wodza:

— Pelka co się z Tobą dzieje?

— Junak już wrócił, a ciebie jeszcze nie widać!!!!

Ach! gdyby był w zasięgu mojej ręki, pewnie zginałby.

Najpierw wysiła człowieka na poniewierkę, a potem się nabija.

Ostatecznie jednak wylądowałam zadowolona, jakbym zrobiła niezwykły wyczyn.

„Foka” nie tylko dobrze leci do przodu, udaje się także wykręcanie z małej wysokości.

★

Kiedy startowałam w dniu 14 lipca na trójkąt 300, miałam już dobry trening.

W komunikaty meteo ostatnio w Lesznie nie wszyscy wierzą. Niby wyż azorski, cumulus i chmury wysokie, ale z warunkami na dwoje babka wróżyła. Jak rano będzie ro-

Foto: H. Rochoń



sa to i będą warunki, a najlepiej poczekać i zobaczyć na własne oczy.

Koło lotniska nie wozłam się długo. Kiedy odchodziłam o 11.22, nie było rewelacyjnie: podstawa 1200—1300 m, noszenia 1—2 m i słaby południowy wiatr.

Poleciałam najpierw w kierunku Wrocławia; leciałam początkowo ostrożnie licząc, że warunki poprawią się, a wtedy spróbuję pogazować.

Los tak chciał, że od Odry warunki pogorszyły się, bo od południowego zachodu zaczęły napływać chmury wysokie i musiałam odejść w lewo z trasy, pod cumulusy. Starałam się szukać 2 m kominów ale często bezskutecznie.

Nad punktem byłam o 13.15.

Do Ostrowa z wiatrem — jakie to miłe. A ponadto nad Wrocławiem 3,5 m, wysokość 2100. Za to w przodzie wielka dziura. Znow trzeba iść bokiem i czasami cieszyć się z metra. Starałam się nie schodzić nisko; naprawdę nie można było na pewniaka przymierzyć się pod jakąś chmurę. Stosowałam więc metodę, że lepszy 1 m noszenia na 500—600 m, niż 0 nad ziemią.

Koło Ostrowa znow moment dobrych warunków — 2 m komin, podstawa 1600 m. O 15.00 meldowałam się na drugim punkcie, a w kierunku Leszna widać było jakieś takie połączenie. Ponieważ dwa boki zrobiłam w ciągu 3 h 38 min., aby mieć szybkość w granicach 60 km/h nie mogę dłużej lecieć do Leszna niż 1 h 30 min.

Wygląda na to, że się lekko zmieszczę w czasie; wystarczą mi teoretycznie dwa dobre podkręcenia. Teraz trzeba znaleźć silny komin i sprawa będzie prosta. Ale nic takiego blisko nie było.

Smętna chmura, na którą patrzyłam pod słońce, oglądana później z dołu była również smętna. Utar-gowałam pod nią ledwo skromny meterek.

Musiałam pogodzić się z losem, że nic nie da się odrobić na ostatnim boku, tylko trzeba zmobilizować siły, aby dolecieć do lotniska.

Przed Krobią poratowało mnie 1,5 m. Zdecydowałam wykręcić ile się da, a resztę niech robi „Foka”. 45 km do lotniska, 1600 m w słabnym noszeniu. Z tego powinnam dolecieć.

Leciałam jak w maśle, dopiero nad lasem koło Leszna nosiło.

Cóż mi z tego, kiedy i tak na pewniaka dolatuję na lotnisko. Gdyby to chciało mnie nad lasem podnieść na trójkacie 200 podczas Mistrzostw w 57 r., wspominał z łezką w oku.

O 16.16 mijam taśmę i za chwilę ląduję zadowolona, że jak było to było — ale jestem na lotnisku. Po ponad 5-godzinnym locie nie czuję się wcale obolała i połamana. Aż chciałoby się krzyknąć, że „Foka” jest wspaniała.

Przeliczamy szybko prędkość lotu: wychodzi 62,8 km/h. Jak na „Fokę” to trochę mało, jak na warunki meteo w danym dniu (latający po trójkacie 300 ocenili średnie noszenia na 1,25) — ostatecznie można wytrzymać.

W nocy śniło mi się dużo, dużo „Fok”. Było ich mnóstwo i w Lesznie i w aeroklubach — jedna piękniejsza od drugiej.

Z LOT-em NA WCZASACH W MIĘDZYWODZIU



MIĘDZYWODZIE znajduje się na wyspie Wolin i — jak sama nazwa wskazuje — leży między wodami: z jednej strony ma bowiem otwarte morze, z drugiej Zalew Kamieński. Na nim to, niedaleko Kamienia Pomorskiego, leży wyspa Chrzęszczewo znana dobrze naszym lotnikom z 1 pułku „Warszawa”, którzy pod koniec wojny wykryli na niej hitlerowskie wyrzutnie V-1; zbombardowały je potem nasze bombowce.

Międzywódzie — ni to wieś, ni miasteczko — ot po prostu miejscowość wczasowa. Otulona lasem mieszanym, jest idealna na kolonie letnie dla dzieci i młodzieży oraz wczasy rodzinne. Cicho tu i spokojnie. Każdy, kto w lecie ucieka od murów i miejskiego gwaru, znajdzie w tej miejscowości cichą przystań dla odpoczynku i odprężenia nerwów po całorocznej pracy. W dni słoneczne, do dyspozycji piękna i czysta plaża (zdaje mi się, że lepsza niż w sławnych Międzyzdrojach) oraz płytka woda nadbrzeża morskiego. W dni pochmurne, mnóstwo grzybów i czarnych jagód w rozległych lasach albo rybki, w zalewie dla amatorów wędkarstwa. Stąd do Międzyzdrojów 18 km, a do Dziwnowa tylko cztery. Stamtąd ewentualnie można wybrać się na godzinną przejażdżkę statkiem po Zatoce Pomorskiej — za jedno 8 zł. Stałą łączność z tzw. światem zapewnia wcale dobrze komunikacja autobusowa PKS-u.

Mało kto jednak wie, że w tymże Międzywodziu jest LOT. Ma on tam już od około ośmiu lat kolonie letnie dla dzieci i młodzieży, a od czerwca bieżącego roku także ośrodek wczasowy dla swych pracowników.

W tej, jak gdyby ukrytej w lesie, miejscowości LOT znaleźć nie trudno. Odnosi się nawet wrażenie, po niebieskich tabliczkach wskazujących drogą do ośrodka, że LOT jest tu największy, a może i najważniejszy? Chociaż wcale na pewno tak nie jest, gdyż swe kolonie i ośrodki wczasowe ma tu także kopalnia „Dymitrow”, RSW „Prasa”, MPA Warszawa, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, „Rzemieślnik” i szereg innych instytucji z całego kraju.

Główny teren ośrodka LOT-owskiego zajmuje zespół 6 okazałych budynków, w tym przestronna jadalnia, świetlica i zabudowania gospodarcze. Obok tego, nieco dalej porozrzucane w lesie znajdują się 3 parterowe domy wczasowe: „Zosieńka”, „Miś” i „Borowik”. Przy tym ostatnim są jeszcze 4 eleganckie czteroosobowe domki campingowe. W sumie, ośrodek na którym powiewa flaga LOT-u wcale pokątny. Istotne jest i to, że cały personel wychowawczy i go-

spodarczo-administracyjny, którym sprężysto kieruje Zdzisław Nowak, pochodzi w 90% z Warszawy.

JAK TO NA KOLONIACH ŁADNIE

Na I turnusie (28.VI—24.VII) znajdowało się na kolonii 210 dzieci, w tym 83 dziewcząt. Wiek 7—14 lat. Podzielone są one na 8 grup, średnio po 25 osób w grupie; każdą z nich ma pod opieką wychowawca.

Poszczególne grupy mają swoje nazwy nawiązujące do tradycji naszego Tysiąclecia (pomysł kierownika). I tak, np.: najmłodsza grupa dziewcząt, którą prowadzi Teresa Zaborowska — to „Mazowszanka”; Zofia Nowakowska, prowadząca resztą świetlicowe prace świetlicowe na kolonii, ma w swej gestii grupę 11-letnich dziewcząt — „Rycerek Grodu Syreniego”. Warto tu przy okazji podkreślić, że one to właśnie wykonały dla „Mazowszanek” śliczne laleczki. Bronisław Ratajczak, w cywilu kontroler techniczny LOT-u, opiekuje się grupą 11-letnich chłopców — „Kuszników”. Najstarsza grupa dziewcząt — to „Jagiellonki”, a chłopców — „Wiślanie”. Wszyscy się przy tym świetnie bawią, nie wyłączając starszych, a dzieci uczą się przy okazji w pomysłowy sposób historii Polski.

Tryb życia kolonijnego, ujęty zdawołoby się pozornie w schematyczny program dnia i w ramy dyscypliny, koniecznej w takim środowisku, jest jednak wcale atrakcyjny.

Dzieci wstają o 7.30. Po gimnastyce, myciu, sprzątaniu i śniadaniu apel poranny. Potem, jeżeli jest pogoda: plaża, nauka pływania, opalanie lub zapoznanie się z historią terenu. W przypadku niepogody: majsterkowanie, gry świetlicowe, pogadanki itp. Po obiedzie (13.00—14.00) obowiązkowe leżakowanie, następnie wolna godzina. O 19.30 kolacja, po niej apel wieczorny i o 21.00 cisza nocna.

Rodzice mogą być o swe pociechy spokojni. Na kolonii LOT-u czują się świetnie. Apetyty zawsze dopisują; jedzą ile zechcą, a o dobre wyżywienie troszczy się z powodzeniem mechanik samolotowy Karol Manek, pełniący na kolonii funkcję intendenta.

Opiekę lekarską sprawuje dr Jerzy Szczotkowski, który stwierdza, że stan zdrowotny dzieci jest zadowalający. Początkowe, chłodne dni lipca sprzyjały ich zahartowaniu się. Są one zwykle badane po przybyciu i przed odjazdem z kolonii, a przez cały czas bieżący obserwowane. Każde dziecko ma poza tym tzw. kartę informacyjną (też pomysł kierownika), którą prowadzi wychowawca; wpisuje się do niej na bieżąco zachowanie się dzieci na kolonii. Otrzymują ją potem rodzice.

O opinii na temat kolonii LOT-owskiej zapytuję lustratora kolonii letnich z Wydziału Oświaty powiatu Wolin w Swinoujściu — Bogdanę Grada:

— Trudno to oczywiście jakoś sklasyfikować — mówi ona. — Mogę jednak powiedzieć, że kolonia LOT-owska jest jedną z lepszych spośród wielu innych; zasługuje niewątpliwie na wyróżnienie. Szczególnie podobają mi się ciekawe formy wychowawcze, jakie stosuje sam kierownik — Zdzisław Nowak. Potrafi on doskonale, w sposób zabawny i niezwykle uciechający oddziaływać na dzieci. Lubią go tu wszyscy i poważają.

Do tego trzeba jeszcze dodać, że kolonia LOT-owska była w Międzywodziu inicjatorem obchodu 550 rocznicy bitwy pod Grunwaldem, w wyniku czego urządzono pomyslową uroczystość włącznie z orkiestrą Marynarki Wojennej (a jakże!), jakiej tam dawno nie widziano. Kierownictwo LOT-owskie w ogóle chętnie współpracuje z innymi koloniami; jest wiele wspólnych spotkań, wieczornic, ognisk i twórczości amatorskiej.

Na podkreślenie zasługuje jeszcze i ten fakt, że kolonia LOT-owska jako pierwsza spośród wszystkich innych w Międzywodziu przepracowała społecznie przy umacnianiu wydm nadbrzeżnych (wkładanie trzcin w piasek), dając w sumie prace wartości około 6 000 zł.

Na koloniach w Międzywodziu tętni życie — jest dużo radości, zabawy i piosenki; i choć pogoda w lipcu nie była najlepsza dla młodocianych wczasowiczów, to jednak opuścili oni Międzywódzie z łałem i stwierdzeniem: jak to na koloniach było ładnie! Myślę, że zadowoleni są także ich rodzice z Polskich Linii Lotniczych LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych oraz resortu Ministerstwa Komunikacji.

Apel poranny na kolonii w Międzywodziu. Po wciągnięciu flagi LOT-u na maszt, program dnia przedstawia młodym wczasowiczom kierownik ośrodka Zdzisław Nowak (w środku w mundurze).
Foto: Z. Józwiak (2)



Ciąg dalszy na str. 6



Ciąg dalszy ze str. 5

WCZASY RODZINNE

Problem letnich wczasów rodzinnych, w ramach FWP i do tego nad morzem, nie jest jeszcze u nas rozwiązany w sposób pozwalający zadowolić szeroki ogół pracowników. Ciągłe brak miejsc, a rady zakładowe różnych instytucji, szczególnie w lipcu i sierpniu, nie mogą uzyskać ich dostatecznej ilości. Nic też dziwnego, że każdy sobie radzi jak może. Coraz więcej zakładów, instytucji i organizacji stara się problem ten rozwiązać, w miarę możliwości w ramach własnych. Przed tym zagadnieniem stanęła także Rada Zakładowa PLL LOT.

Rozmawiam na ten temat / przewodniczącym Rady Zakładowej LOT-u Władysławem Tomaszewiczem:

— Organizacja właściwego wypoczynku w naszym przedsiębiorstwie dla pracowników — mówi W. Tomaszewicz — wymaga szczególnej troski. Praca personelu latającego, jak i naziemnego jest wyjątkowo odpowiedzialna. To przecież lotnictwo. Staramy się, aby ludzie po całonocnej, pełnej napięcia pracy mogli dobrze spędzić swój urlop — właściwie wypocząć i odprężyć skołataną nerwy. Dysponując więc ośrodkami kolonijnymi w Międzywodziu, który w tym roku otrzymaliśmy już na stałe, postanowiliśmy zorganizować tam także wczasy pracownicze. Muszę tu podkreślić, że w swych wysiłkach znajdujemy wiele zrozumienia i poparcia w dyrekcji przedsiębiorstwa i u naszych władz związkowych. Korzystając z okazji, chciałbym jednak szczególnie podziękować Departamentowi Urzędów Socjalnych Ministerstwa Komunikacji za okazaną życzliwość w rozwiązywaniu tych — bądź co bądź trudnych problemów — za troskę, która w tym roku była szczególnie duża, za pomoc w urzędzeniu i utrzymaniu tego ośrodka.

— Czy przewidujecie ewentualną rozbudowę ośrodka w przyszłym roku?

— Posiadanie takiego ośrodka jest dla nas wielce zobowiązujące. Rzecz przecież nie tylko w tym, aby go właściwie wykorzystywać, ale także dobrze utrzymywać, stale konserwować, no i coś niecoś inwestować! W tym roku, na jesieni inwestujemy w niego ok. 1,5 mil. złotych. Niektórym zabudowaniom należy się już generalny remont, trzeba poza tym ogrodzić niektóre pomieszczenia, założyć właściwe instalacje i wykonać całą masę różnych drobnych prac, aby ośrodek nabrał właściwego wyglądu zewnętrznego. W tym roku, jak widać, wczasowicze korzystali z kuchni kolonijnej; na rok przyszły mamy w projekcie wybudowanie oddzielnej kuchni, jak również postawienie kilku nowych domków campingowych.

— Jakże są więc konkretne plany na rok przyszły?

— Przede wszystkim, turnusy wczasowe zaczniemy od czerwca i będą one trwały do 15 września. Zakładamy, że co miesiąc będzie mogło przebywać na wczasach w Międzywodziu ok. 50 rodzin oraz, w tym samym czasie na koloniach, ok. 250 dzieci. W sumie więc umożliwimy w lecie pobyt na wczasach nad morzem ok. 200 rodzinom LOT-u, a to — przyznacie — jest chyba dużo dla naszego przedsiębiorstwa, zwłaszcza że koszt dzienny wyżywienia wynosi tylko 23 zł dziennie dla dorosłych, a 24 zł dla dzieci z rodzicami.

— Oczywiście.

— Proszę nie myśleć, że wszystko idzie tak gładko — kończy przewodniczący Rady. — Mamy sporo jeszcze kłopotów z tym ośrodkiem. No, ale o tym może przy innej okazji.

Tyle przewodniczący Rady o tym co i jak będzie w roku przyszłym.

A jak było w tym?

Myślę, że najlepszą opinię o tegorocznych wczasach pracowniczych i kolonii w ośrodku LOT-u w Międzywodziu wydadzą sami uczestnicy lipcowego turnusu. Oto, co na ten temat mi powiedzieli:

OPINIE WCZASOWICZÓW

MARIA ZELLER — żona mechanika lotniczego z Poznania (na kolonii miała 2 dzieci): „Na wczasach LOT-owskich jestem po raz pierwszy i nie sądziłam, że będę je tak przyjemnie spędzać. Wyżywienie bardzo dobre. Proponuję, aby LOT wybudował jeszcze więcej domków campingowych, są przyjemne; no i nie zapominać o pracownikach placówki poznańskiej przy przydzielaniu wczasów”.

ANTONI HERMAN — starszy mistrz na hamowni w bazie na Okęcie, jeden z najstarszych pracowników LOT-u (na kolonii miał 12-letnią córkę): „Moja córka to już „stara“ kolonistka, jest tu już po raz piąty. Zawsze chętnie tu jedzie. Ja czuję się świetnie. Bardzo dobrze wypoczywam po hamowni, mam tu idealny spokój. Te wczasy są bardzo tanie, a wyżywienie pierwszorzędne; jedynie podróż droga. Z tego też względu sporo ludzi rezygnuje z Międzywodziu, nie mogą sobie pozwolić na zabranie rodziny. Mieszkam w domku campingowym; co za uciecha! Niech LOT postawi ich jak najwięcej”.

ANIELA SURECKA — żona mechanika pokładowego LOT-u (na kolonii ma córkę, drugą 5,5-letnią przy sobie): „Jeżeli będzie tylko możliwe, dzieci swe zawsze chętnie tu przysię na kolonie. Z wczasów jestem bardzo zadowolona. Przykre może tylko to, że chciałoby się je spędzić razem z mężem; cały rok w praktyce jest człowiek z nim rozdzielony. Jest to jednak niemożliwe, gdyż personel latający nie otrzymuje na ogół w lecie urlopów. Wszystko jest tu bardzo przyjemne i dobre, tylko, niestety podróż bardzo daleka i uciążliwa”.

Inż. BOGDAN JANKIEWICZ — kierownik oddziału w PLL LOT (spędza wczasy z żoną i dwójkiem dzieci): „Pobyt na tego rodzaju wczasach jest dużą ulgą dla przeciętnego pracownika. Wyżywienie dobre, nawet za obfite. Wyposażenie, jak na letnisko, wystarczające. Dojazd do Międzywodziu jest jednak bardzo uciążliwy. Wydaje mi się, że LOT mógłby (leży to przecież w jego możliwościach) zorganizować dojazd autokarem przy odpłatności pracowników, jak to robią inni, np. kopalnia „Dymitrow“, czy NBP. Żona i moje dwie córki są bardzo zadowolone z pobytu w Międzywodziu”.

HENRYKA AWDZIEJ — żona kierownika startu na Okęcie (córka na kolonii): „Jestem po prostu zachwycona wczasami i kolonią. Jest spokój i można tam wypocząć. Chciałabym bardzo i w przyszłości skorzystać z tego rodzaju wczasów, żeby tylko podróż była trochę tańsza. Jest jeszcze dużo miejsca na domki campingowe i warto ich chyba postawić więcej”.

LESZEK DRAŻKIEWICZ — kierownik inspektoratu kontroli w PLL LOT (spędza urlop z żoną i córką): „Przy takiej opłacie za pobyt, więcej wymagać nie można na wczasach. Jeżeli były narzekania, to wynikały one raczej z lipcowej niepogody. Wydaje mi się, że ilość miejsca jest jeszcze nie wykorzystana w dostateczny sposób”.

Inż. RYSZARD KURYJANSKI — dyrektor techniczny PLL LOT (spędza urlop z żoną i dwójkiem dzieci): „Taki charakter wczasów jest bardzo przyjemny. Osobiście tego rodzaju nieskrępowanie mi bardzo odpowiada. Wydaje mi się, że kwestia wyżywienia i wyposażenia ośrodka będzie z czasem dotarta. Wypoczywam jak nigdy i... chciałbym życzyć wszystkim innym takiego wypoczynku”.

Inż. JAN ZARANSKI — sekretarz Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na Okęcie (spędza urlop z rodziną): „Wydaje mi się, że instytucja w ogóle powinna dążyć do organizowania tego rodzaju wczasów rodzinnych. Tej luki nie jest w stanie wypełnić FWP. Wypoczywam z rodziną dość dobrze. Chociaż tego rodzaju letnisko powinno być raczej swobodne, to jednak daje się odczuć brak sprzętu sportowego i biblioteki. Trzeba by w przyszłym roku i o tym pomyśleć. Na wyżywienie nie narzekam”.

KILKA UWAG I WNIOSKÓW

Te przypadkowo dobrane, pozytywne wypowiedzi (innych zresztą nikt nie wyraził) kładą trzeba w jakiejś części niewątpliwie na konto oroku miejscowości. Reszta, to niezaprzeczalne uznanie dla wysiłków Rady Zakładowej i Dyrekcji LOT-u, no i kierownictwa ośrodka, które

Chociaż pogoda w lipcu niezbyt dopisała, znalazło się jednak parę dni słonecznych, które pozwoliły na opalanie i nawet kąpiel w morzu.



Apetyty na kolonii zawsze dopisywały...

re potrafiło stworzyć odpowiednią atmosferę dzieciom na koloniach i pracownikom na wczasach rodzinnych oraz tak pokierować pracą ośrodka, aby wszyscy z pobytu w Międzywodziu byli jak najbardziej zadowoleni.

Ogólna opinia uczestników wczasów lipcowych w ośrodku LOT-u — sądząc z rozmów — była za tym, aby w przyszłym roku lepiej i taniej zorganizować przejazd pracowników do Międzywodziu, np. odpłatnie autokarem bezpośrednio z Warszawy. Postulat wydaje mi się słuszny i poddaję go pod rozagę kierownictwa LOT-u.

Druga sprawa — to słabe tzw. ułotnienie Międzywodziu, pomimo, że LOT ma tam swój ośrodek. Z pomocą mógłby tu przyjść przede wszystkim Aeroklub PRL, przydzielając jakiś skasowany szybowiec i spadochrony dla ewentualnej dekoracji terenu. Nie trzeba zapominać bowiem, że Międzywodziu jest typową miejscowością kolonijną o dużej ilości dzieci i młodzieży z całego kraju. Kto wie, czy nie warto byłoby tam dać ABC-aka i wybudować w ogóle chwiejnicę. W ośrodku LOT-owskim byłaby ona pod dostateczną opieką. A może jednak Międzywodziem zainteresowałby się w lecie bliżej sam Aeroklub Szczeciński.

Naprawdę warto. Podobnie jak warto, aby Aeroklub PRL w ogóle porozumiał się jakoś z LOT-em i włączył w jakiś sposób do ośrodka w Międzywodziu. Mógłby w ten sposób powstać bardziej rozbudowany jakiś centralny ośrodek kolonii i wczasów dla pracowników lotnictwa cywilnego. Lotnicy sportowi nie mają wprawdzie w lecie czasu na odpoczynek, ale mają za to rodziny, którym pragnęliby też umożliwić tanim sposobem pobyt nad morzem. Jak dotąd, nie jest z tym najlepiej i warto chyba skorzystać z dobrego przykładu i nawiązać także na tym odcinku współpracę z LOT-em.

Wszystko to, co napisałem tu powyżej, dotyczy wprawdzie spraw bardzo przyziemnych, ale ważnych — bytowych. Nie należy przecież zapominać, że lotnicy to całkiem normalni ludzie. Nie tylko latają, ale mają swoje rodziny, codzienne kłopoty, troski i zmartwienia. I tak jak wszyscy, myślą w lecie o tym, żeby swe żony i dzieci wysłać na letnisko. Dobrze więc, że im i te kłopoty stara się jakoś rozwiązywać ich własny zakład pracy. To bardzo ważne.

IKARUS



STEFAN MUTANOW

JEDEN DZIEŃ NA LOTNISKU MUSACZEW O

KORESPONDENCJA WŁASNA Z BULGARII

JAK biała mgła snu-
ją się z północy pier-
zaste chmury. Samolot
„AN-2” zanurza się w
nich i drży w chłodnym
ich uścisku. Jesteśmy
już na wysokości 1500 m i przez
szczeliny rozdartych obłoków wi-
dzimy obszerne bloki spółdzielcze
pokryte teraz wiosenną świeżą zie-
lenią. Na dzisiejszy skok wysokość
ta nie jest jeszcze dostateczna. Sa-
molot pruje najeżone niebo i zata-
czając szerokie kregi osiąga wyso-
kość 2000 metrów. Przez małe okrąg-
łe okienka sączy się wewnątrz
rozproszone światło. Delikatnie ob-
rysowuje ono lśniące sylwetki sied-
miu spadochroniarzy. Zasłużeni mi-
strzowie sportu Kirył Wodeniczarow,
Angel Dojnski, Julia Angélowa,
mistrzowie sportu Georgi Ga-
labow, Dymitr Wrabczew i jeszcze
dwóch sportowców pierwszej klasy
są „pasażerami” samolotu w pierw-
szym jego locie w tym dniu. Jest
ósma rano. Niektórzy zapadają w
słodką drzemkę. Burza, która nocą
przeszła nad Musaczewem zamącała
spokój ich sen. A tu w samolocie
śpiewny warkot silnika nastroja i
zachęca do drzemki.

Nagle Wodeniczarow wstaje ener-
gicznie. Spojrzenie jego szuka ma-
nekiną — sztucznego spadochronia-
rza „Guncza”, który stoi w kacie
gotowy do skoku.

Drzwi są otwarte. Z zewnątrz
napływa zimne powietrze i nie-
przyjaźnie chłodzi wilgotne twarze.

Dolacza się do tego nerwowy szum
silnika, który ostro wdiera się w
uszy. Każda chwila jest cenna. Trze-
ba się spieszyć.

— Trochę na lewo — wskazuje
kierunek ręką Wodeniczarow pilo-
towi. Nachylony nad otchłanią szu-
ka on punktu orientacyjnego.

— Tak, tutaj w końcu bloku —
szybko decyduje on i machając zbli-
ża się do małego „Guncza”.

Wokół drzwiczek ciekawie wyglą-
dają Julia, Galabow, Wrabczew.
Jedna chwila, a różnokolorowa cza-
sza sztucznego spadochroniarza, jak
ogromna okrągła bańka mydlana
z wolna spada w dół. Wszyscy śledzą
z ciekawością gdzie wylądje...

Napięta rozmowa między członka-
mi drużyny narodowej i miejsce
do skoku jest już wyznaczone. Wi-
dać to z aprobaty rysującej się w
spojrzeniach skierowanych na Wo-
deniczarowa.

Samolot zakręca i bierze kurs.
Ostatnie sprawdzenie spadochro-
nów i Dojnski zbliża się do drz-
wiczek. Mała poprawka kierunku lo-
tu samolotu i silnik milknie w ocz-
kiwaniu. Doświadczony spadochro-
niarz leci w dół. Fala powietrza
chwytą go i o mało co nie przewra-
ca, ale wola i umiejętność okazują
się silniejsze od niej. Dojnski w dal-
szym ciągu spada w pozycji płaskiej,
wykonując wiązankę figur akrobacji
i ginie nam z oczu.

Wkrótce wielobarwny jego spa-
dochron jak olbrzymi grzyb pełźnie
nad zieloną trawą pokrywającą lot-



Przygotowanie do skoków

nisko. Cwiczenie jest ukończone z
powodzeniem. W 58 skoku Dojnskie-
go w tym roku wyczuwa się duże
opanowanie w stylu spadania.

Na dole, trener Wasyl Ganczew,
na pewno już wie w jakim czasie
wykonał on całe zadanie.

Ciekawym, jakie jest dzisiejsze
jego osiągnięcie.

Sprawa ta żywo interesuje i Ki-
ryła Wodeniczarowa i Georgiego
Galabowa, którzy gotowi są już do
skoku.

Jak dotychczas ci trzej są naj-
lepszymi w skoku stylowym. To
zachęca ich jeszcze bardziej do mil-
czącego współzawodnictwa. Rezulta-
ty i innych zawodników w przypu-
szczalnej drużynie narodowej są za-
dawalające. W walce o skrócenie
czasu przy wykonaniu wiązanki fi-
gur, zdecydowanie włączyli się o-
statnio:

zasłużony mistrz sportu Kirył Za-
chariew i mistrz sportu Konstan-
tyn Cankow. Szybko powracają oni
do dawnej formy sportowej. Ocz-
kuje się w najbliższych dniach, że
staną się oni niebezpiecznymi kon-
kurentami najlepszych spadochro-
niarzy. Prawie wyrównane siły tak
w skoku na celność lądowania, w
kombinowanym i stylowym Dojns-
kiego, Galabowa, Wodeniczarowa,
Zachariewa oraz innych młodych
zawodników w obecnym momencie,
stwarzają ogromne trudności w
przewidywaniach, którzy z nich zo-
staną włączeni do męskiej repre-
zentacji Bulgarii, mających uczest-
niczyć w V Spadochronowych Mi-
strzostwach Świata. Decyzja w tej
sprawie podjęta będzie w ostatnich
dniach przed zawodami. Bardziej
zdecydowanie zarysowuje się skład
drużyny kobiecej. Tu silne pozycje
zdołały: zasłużona mistrzyni spor-
tu Julia Angélowa i mistrz sportu
Maria Welczewa, których osiągnię-
cia niewiele się różnią od męskich.
Nie wyjaśniona jest sprawa jeszcze
trzeciej zawodniczki w drużynie,
ale najprawdopodobniej będzie to
albo mistrz sportu Ruska Kostowa,
albo zawodniczka pierwszej klasy
Eugenia Oliwerowa.

Oto i ostatni „pasażer” samolo-
tu szykuje się, aby go opuścić. Sto-
jąca obok drzwi Julia Angélowa
jest lekko podniecona. Wierzy ona,
że wykona z powodzeniem ten skok,
ale to jej nie zadowala. Na każdym
treningu Julia za wszelką cenę chce
osiągnąć maksimum możliwości.
Walczy, aby osiągnąć i polepszyć
czas, który osiągają najlepsi zawo-
dnicy w skoku stylowym. I może to
jej się uda. Jeszcze wiele dni dzieli
nas od zawodów.

Samolot ostro zakręca, zniża lot
i ląduje. Przy pierwszym dotknięciu
ziemi podwozie zaturkotało, meta-
lowe połączenia w samolocie zgrzyt-

nęły. Za chwilę podskakiwanie sta-
ło się łagodniejsze, a szybkość
zmniejszyła się i metalowy ptak
zatrzymał się opodal miejsca po-
stoju. Gdy wysiedliśmy z samolotu
przed hangarem, niedawni pasażero-
wie „Antonówki” szykowali się do
składania spadochronów.

Bez zwłoki, nowa grupa składają-
ca się z 7 osób, skierowała się do
samolotu. Byli to pozostali zawo-
dnicy z przypuszczalnej drużyny na-
rodowej. I oni mieli za zadanie wy-
konać skok stylowy z wysokości
2000 metrów.

— Do niedawna dyscyplina ta by-
ła pięć Achilleśa bułgarskiej dru-
żyny narodowej — powiedział tre-
ner Wasyl Ganczew.

— Ale teraz już tak nie myślimy
— szybko dodał on.

Zadowolony z osiągnięć młodych,
Ganczew uśmiechnął się i ciągnął
dalej:

— W skokach na celność lądowa-
nia średnia odległość od Krzyża dla
wszystkich waha się w granicach
4—7 metrów. Niedługo i tu popra-
wimy się.

Warkot silnika samolotu zagłu-
szył ostatnie jego słowa. Odwróci-
liśmy głowy tam, skąd dochodził
nas szum. Lekko podrywany silny
kadłub siewozionego dwupłatowca
przebiegił po trawie. Od fali powie-
trza, którą śmigła wyrzucały do ty-
łu, pochylała się nisko trawa i pod-
skakiwały zerwane listki jak gonio-
ne koniki polne.

Zasłużony mistrz sportu Kirył Wode-
niczarow



W SZWAJCARII I ZDOBYCIE LA MANCHE

Inż. ROMUALD GUDEL I ANTONI SZYMAŃSKI



Nasz „Kos” na lotnisku Zurich-Kloten. Foto: A. Szymański

Z przelotów nad Szwajcarią najwięcej wrażeń dostarczył przelot z Genewy do Sionu. Sion jest to niewielkie miasteczko z lotniskiem położonym między górami w dolinie rzeki Rodan. Załączony szkic przekroju poprzecznego najlepiej charakteryzuje możliwości latania. Szerokość doliny u podstawy nie przekracza 4 km, natomiast wysokość gór po obu jej stronach wynosi powyżej 3 000 m. Start samolotów odbywa się wyłącznie wzdłuż doliny, zaś kręgi samolotów lekkich w samej dolinie, a odrzutowych powyżej szczytów górskich. Bardzo ciekawy i dotychczas niespolitykany u nas w dolinach sposób latania. (Trzeba zaznaczyć, że odbywa się tam normalne szkolenie na odrzutowcach).

Do Sionu można dolecieć dwoma drogami: nad górami i doliną rzeki w przypadku niskiego pułapu chmur. Tak się warunki ułożyły, że musieliśmy skorzystać z obu dróg. Do Sionu lecieliśmy nad górami, zaś z powrotem, z powodu złej pogody, doliną Rodanu, aż do Jeziora Genewskiego. Oba loty, każdy w swoim rodzaju, dały przedsmak lotów górskich. Oczywiście niezapomniane wrażenie pozostawiają loty nad górami, gruba warstwa śniegu na szczytach, podczas gdy na lotnisku w dolinie panuje upał 28° w cieniu. Samoloty eksploatowane w takich warunkach przez cały rok latają z nartami. No cóż, co kraj to obyczaj.

Ogólnie należy stwierdzić, że lotnictwo sportowe (i nie tylko sportowe) jest tu bardzo popularne i roz-

winęte. Na wszystkich lotniskach, gdzie wylądowaliśmy, panował duży ruch samolotów sportowych różnego typu i — co najważniejsze — bez względu na pogodę. Przeloty z jednego lotniska na drugie są rzeczą najnormalniejszą w świecie, obojętne czy jest to małe lotnisko wyłącznie sportowe, czy też duże komunikacyjne. W Zurichu-Kloten, jednym z najruchliwszych portów lotniczych Europy, gdzie jest nawet oddzielna kontrola do kołowania¹⁾, gdzie co minutę startuje lub lądjuje samolot, dopuszcza się do lotów w równym stopniu samoloty sportowe obok największych komunikacyjnych obrotów. No, a formalności z przelotami załatwia się w przeciągu... 5 minut! Ze co, że gdyby tak u nas? Osobiście nie miałbym przeciwko temu.

Oczywiście zaopatrzenie w paliwo nie stanowiło nigdy żadnego problemu: w dowolnej ilości i o dowolnej liczbie oktanowej. Shell nie rzadko razem z PB²⁾ w pozornej zgodzie dostarczały paliwo i olej na najmniejszym nawet lotnisku. No, ale Szwajcaria, to kraj w 100% nastawiony na turystów, których różnorodność, ras i języków wszędzie spotykaliśmy na swej drodze.

10 dni pobytu w Szwajcarii w dość uciążliwej pracy od wczesnego ranka do późnych godzin wieczornych przeleciały niepostrzeżenie, że ani spostrzegliśmy się kiedy nadszedł dzień 24 maja — dzień odlotu do Anglii.

Komunikaty meteo nie zapewniały dobrej pogody. Nad środkową

Francją przechodził właśnie chłodny front i nad Reims, gdzie mieliśmy lądować dla nabrania paliwa, pułap chmur wynosił zaledwie 300 m z deszczami. Postanowiliśmy jednak lecieć, gdyż za wyjątkiem Wogezów były równiny, a poza frontem była znowu dobra pogoda, tak że mieliśmy szansę doleciecia do Anglii. Żeby tylko przelecieć przed nadejściem frontu pasma gór, które w tym miejscu miały najwyższe szczyty 1423 i 1366 m.

Po wystartowaniu z Zurichu skierowaliśmy się wprost na trasę. Po raz

ostatni oglądaliśmy znajome krajobrazy wzniesień szwajcarskich, rzek płynących wśród gór i miasteczek rozsiadanych gęsto po całym terenie. Po 20 minutach lotu osiągnęliśmy Ren. Była to granica Szwajcarii i NRF. Po dalszych 10 minutach minęliśmy Bazyleę, miasto leżące u zbiegu 3 granic — szwajcarskiej, francuskiej i niemieckiej i wlecieliśmy nad terytorium Francji.

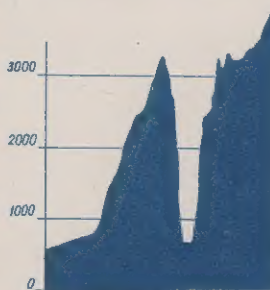
Każde przekroczenie granicy państwowej ma w sobie coś tak dostojnego, że zmusza do powagi i mimowolnego skupienia. Może dlatego, że zwraca się większą uwagę na trasę i podświadomie oczekuje czegoś nowego, czego nie spotkało się w czasie dotychczasowych przelotów. Nic się jednak nie zmieniło. Chyba tylko to, że chmury zasnuły całe niebo, a zamglenia horyzont. Na wszelki wypadek nabraliśmy 1 400 m wysokości, tzn. wysokości, na której powinniśmy przelecieć Wogezy. Jednak długo na niej nie utrzymaliśmy się, gdyż w miarę zbliżania się do gór pułap stawał się coraz niższy, a wreszcie zaczął

padać deszcz. Szczyty zbliżających się gór pokryte były już chmurami. A więc front szedł prędzej niż przewidywali meteorolodzy. Obniżający się pułap chmur zmuszał nas również do obniżenia wysokości. I tak zanim dolecieliśmy do ich podnóża mieliśmy zaledwie 1 000 m.

O przelecieciu ponad górami nie było mowy, wybraliśmy więc dolinę w okolicach miasta Kolmar, którą biegł tor kolejowy i którą chcieliśmy się przedostać na drugą stronę Wogezów. Zamiaru naszego nie mogliśmy jednak wprowadzić w czyn, gdyż już po 5 km lotu byliśmy na 850 m wysokości, lecąc 50–100 m nad ziemią w coraz wzmacniającym się deszczu. W takich warunkach pchanie się dalej w nieznaną dolinę zaczynało być niebezpieczne. Postanowiliśmy zawrócić i lądować w Bazylei, tam dokonać odprawy paszportowo-celnej i próbować lecieć dalej inną trasą omijając góry. Po pewnych trudnościach w nawiązaniu łączności radiowej, gdyż nie znaliśmy częstotliwości na jakiej pracuje Bazylea,

„Kos” nad W. Brytanią. Foto: „Flight”

DALSZY CIĄG NA STRONIE 10



Przekrój poprzeczny doliny Rodanu w mieście Sion (w właściwej proporcji)

Przekrój poprzeczny trasy lotu Bazylea-Lympne



Rozpoczął działalność KLUB TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI

OD kiedy start pierwszego radzieckiego sputnika (4 października 1957 r.) rozpoczął atak człowieka na Kosmos, zagadnienia techniki raketowej i astronautyki poruszyły żywo umysły ludzkie na świecie. Bo też sensacja następowała za sensacją. Trudno tak od razu z pamięci wyliczyć ile przez ten stosunkowo krótki, bo przeszło 2 i pół lata! okres wyrzucono w przestrzeń kosmiczną sztucznych satelitów Ziemi czy Księżyca. Trudno też wprost ocenić jak te nowe dziedziny nauki i techniki wpłynęły szybko na rozwój różnych innych dziedzin nauki i techniki. Znacznie wcześniej niż przypuszczaliśmy świat wszedł w erę podboju Kosmosu.

Z dnia na dzień zaskakują nas obecnie coraz to nowe wydarzenia i osiągnięcia naukowe i techniczne, związane zarówno z techniką raketową, jak i astronautyką, zdające się świadczyć, iż bliski jest już czas, kiedy człowiek osobiście podejmie próbę lotu kosmicznego, zwłaszcza, że kandydatów na tego rodzaju przedsięwzięcie już dziś nie brak. Nic też dziwnego, że rakiety i Kosmos stały się tematem szczególnie pasjonującym, zwłaszcza młodzieży we wszystkich krajach.

Nie brak i u nas dużego zainteresowania astronautyką. Dziedziną tą zajmuje się u nas, jak wiadomo, Polskie Towarzystwo Astronautyczne, liczące 500 członków. Nie ma ono wprawdzie charakteru ściśle naukowego, choć w tym kierunku rozwija raczej swą działalność; śledzi uważnie postęp w technice raketowej i astronautyce, gromadzi odpowiednią literaturę (PTA może się już poszczycić chyba najbogatszą biblioteką astronautyczną w Polsce), a członkowie PTA opracowują i rozwijają naukowo niektóre wybrane zagadnienia z tego zakresu. Na tym polu PTA legitymuje się już osiągnięciami w kraju i za granicą (jest m. in. członkiem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej). Charakter stowarzyszenia, jakim jest więc PTA, nie pozwala się rzeczy na zaspokojenie bardzo szerokiego potrzeb propagowania i rozwijania wiedzy astronautycznej w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży, która wykazuje w tym kierunku wyjątkowo duże zainteresowanie.

Od dłuższego już czasu dało się wyraźnie odczuć potrzebę jakiegoś zorganizowanego działania w tym kierunku na znacznie szerszą skalę, a sporo eksperymentów — zabaw młodocianych zapaleńców z modelami rakiet i ich „wystrzeliwaniem“ było sygnałem alarmowym, że czas już najwyższy powołać do życia „kogoś“ lub „coś“, co zajęłoby się szeroką propagandą astronautyki i nadało właściwy kierunek rozwijającemu się dotychczas żywiołowo modelarstwu raketowemu.

„Skrzydłata“ dawała niejednokrotnie wyraz swemu zaniepokojeniu i ostrzegała modelarzy przed niebezpiecznymi eksperymentami. Postulowaliśmy zarazem powołanie do życia odpowiedzialnej sekcji, organu czy czegoś podobnego, dając jako przykład niektóre kraje np. ZSRR

(Sekcja Astronautyczna w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. P. Czkałowa, kółka w DOSAAF), Jugosławia (tzw. Selenicy) czy Anglia.

Echa tego były różne. Ulegając ogólnym nastrojom, niektóre organizacje podejmowały nawet uchwały w tej sprawie. Zamiany były jak najlepsze, ale — jak dotychczas skończyło się tylko na uchwałach i deklaracjach.

Aż wreszcie zła passa zapowiedzi została przerwana. Bo oto niedawno, przy Prezydium Zarządu Głównego LPŻ w porozumieniu z PTA, powołano do życia Klub Techniki Raketowej i Astronautyki.

Klub ten, który stawia sobie przede wszystkim zadania propagandowe i to szczególnie wśród młodzieży, wziął się od razu do pracy.

Jak poinformował na konferencji prasowej dziennikarzy warszawskich w dniu 21 lipca br. przewodniczący tego klubu prof. PACZKOWSKI — zarazem prezes PTA, klub rozpoczyna z miejsca szeroko zakrojoną akcję odczytową — i to właśnie tam, gdzie jest ona w tej chwili najbardziej chyba potrzebna: w ośrodkach wczesnych, na obozach harcerskich i w jednostkach wojskowych. LPŻ przydzielił już na ten cel odpowiednie środki i nawet samochód propagandowy, który wyrusza w drogę z prelegentami i odpowiednimi filmami. Objeżdża on całe wybrzeże, a potem rejony górskie, podgórskie (przewiduje się, że przejeździe w sumie ok. 6 000 km). Na przeciętną, trwającą ok. 2-2,5 godziny prelekcję złożą się: odczyt, krótki lub średniometrażowy astronautyczny film popularno-naukowy i dyskusja. Prelegentami będą członkowie PTA. Dotychczas, w okresie od 27 czerwca do 11 lipca br., Klub przy współudziale TPRP zorganizował 25 odczytów na terenie województwa warszawskiego m. in. na obozach harcerskich.

Jak zapowiedział prof. Paczkowski KTRiA organizuje we wrześniu — październiku br. w Warszawie niezwykle interesującą kursowo-konferencję dla ok. 60 instruktorów modelarstwa, aby przygotować w ten sposób pierwszą kadre dla rozwijania w terenie modelarstwa raketowego. Obok interesujących odczytów przewiduje się na tym kursie także pokaz prób z raketami na poligonie.

Klub Techniki Raketowej i Astronautyki współpracuje z różnymi organizacjami masowymi i zamierza także rozwinąć działalność wydawniczą. Jako pierwsza ma się ukazać popularna broszurka pt. „ABC Astronautyki“, o objętości ok. 2 arkuszy w nakładzie 10 tys. egzemplarzy. Tego typu popularnych zeszytów przewiduje się w przyszłości więcej.

Zamiarem ZG LPŻ jest, aby — po okrzepnięciu tego Klubu — analogiczne kluby powołać do życia przy Zarządach Wojewódzkich LPŻ. Zwiększy to niewątpliwie propagandę astronautyki wśród szerokiego rzesz młodzieży w terenie, gdzie potrzebuje ona wyjątkowej pomocy i opieki w rozwijaniu swych zainteresowań technicznych. I na tym polu życzymy zarządowi nowego Klubu jak największych sukcesów.

Zainteresowanym podajemy adres: Klub Techniki Raketowej i Astronautyki przy ZG LPŻ, Warszawa, ul. Chocimska 14, tel.: 41231, w. 24.

(kon)

Przechwycony



JAK wiadomo — incydent ten wydarzył się w dniu 1 lipca br. Amerykański samolot wojskowy wtargnął w rejonie przylądka Swiatoj Nos w granice Związku Radzieckiego, kierując się w stronę Archangielska. Celem prowokacyjnego lotu bombowca, który wystartował na terenie Anglii, było przemknięcie nad terytorium ZSRR dla uzyskania szpiegowskich wiadomości. Fragment poniższy, przytoczony za tygodnikiem „Ogoniok”, mówi o okolicznościach zniszczenia szpiegowskiego samolotu (red.).

Pilot radziecki kpt. W. Poliakov. Foto: „Ogoniok”



Alarm! Kapitan Wasilij Poliakov wystartował i szybko nabiera wysokości. Będąc pilotem myśliwskim, wiele już razy wykonywał loty ćwiczebne na przechwycenie „nieprzyjaciela” i zniszczenie go. Tym razem jednak — przeciwnik nie jest fikcyjny. Obcy samolot rzeczywiście przekroczył granice powietrzne państwa. Udermić zamiary pirata! — brzmi rozkaz bojowy.

Kapitan jest trochę zdenerwowany — nie ma przecież bojowego doświadczenia. Niepokoją się również jego koledzy pułkowi, szczególnie zaś technik — lejtendant Dienisienko i mechanik Charoszyj. To oni przygotowywali do lotu samolot Poliakowa.

Pilot osiągnąwszy odpowiednią wysokość przechodzi do lotu poziomego, trzymając się dokładnie podanego kursu. Zwiększa prędkość — wróg nie może uciec! Nawigator naprowadzenia, starszy lejtendant Anatolij Kotliarow, pracuje jednak bezbłędnie.

Poliakov wyraźnie widzi już wydłużoną, drażliwą sylwetkę samolotu, jego usytuowane w skos do tyłu skrzydła i znaki rozpoznawcze Stanów Zjednoczonych.

Jest to RB-47 — jeden z podstawowych bombowców lotnictwa strategicznego USA. Wyposażony jest on w sześć silników turbodrzutowych, rozporządza prędkością 850—950 km/h i pułapem 14 000 m. Amerykańscy sztabowcy z chęcią głoszą, iż jest on „nieosiągalny” i „nieuchwytny”. Wasilij jednak z łatwością dościga go i podaje sygnał:

„Leć za mną!”

RB-47 usługuje nadal lecieć tym samym kursem. Jeszcze dwukrotnie radziecki myśliwiec powtarza ten sam sygnał, lecz bez rezultatu.

Aby zatrzymać agresora — pozostaje jedno tylko wyjście. Wasilij Poliakov atakuje obcy samolot i zapala go pierwszą salwą. Z lotniska przyjaciele gratulują mu sukcesu.

Czyn lotnika należyście ocenili rząd radziecki, odznaczając go orderem Czerwonego Sztandaru.

Cały naród radziecki, z oburzeniem osądzając

prowokacyjne loty amerykańskich piratów powietrznych, mówi słowami Nikity Chruszczowa: „Niech panowie prowokatorzy i wykonawcy ich złych zamiarów nie liczą na bezkarność tego rodzaju czynów”.

WASILIJ

Na konferencji prasowej w dniu 12 lipca br. Nikita Chruszczow powiedział:

„Oto i tym razem nasz lotnik Poliakov przechwycił obcy samolot, który wtargnął nad terytorium naszej ojczyzny w złych zamiarach. Dał salwę — i z samolotu nie zostało nic. Pozdrawiamy w nim wielkiego syna, który z honorem stoi na straży granic Związku Radzieckiego”.

W dniu uroczystego dekorowania go orderem Czerwonego Sztandaru, lotnik Wasilij Poliakov powiedział jednemu z korespondentów prasy radzieckiej:

„Uczyniłem to, co na moim miejscu zrobiliby każdy lotnik radziecki”.

Poliakov mówi o sobie mało. Urodził się w roku 1931 w mieście Jessentuki. Uczęszczał do szkoły średniej — był już członkiem aeroklubu. Potem ukończył wojskową szkołę lotniczą. W służbie awansował kolejno od najniższych funkcji do stanowiska dowódcy przodującego pododdziału. Jest pilotem 2 klasy. Kandyduje do partii.

Dawni koledzy i instruktorzy Poliakowa z aeroklubu w Stawropolu wyrażają się o Wasiliju w słowach pełnych uznania:

„Było to w roku 1948. Poliakov był wtedy uczniem 9 klasy szkoły ogólnokształcącej i równocześnie członkiem naszego aeroklubu. 17-letni, pełen zapału młodzieniec, szybko opanował pilotaż i wkrótce, w roku 1949, jako przodujący pilot skierowany został do wojskowej szkoły lotniczej. Dziś jesteśmy z niego dumni!” — powiedział członek kierownictwa aeroklubu w Stawropolu, Bohater Związku Radzieckiego Wientin Kozłow.

Wyrazem zaś uczuć „wszystkich młodych pilotów, szkolących się dziś w aeroklubie Stawropolskim, są słowa jednego z nich, wypowiedziane na wiadomość o czynie Poliakowa:

„Każdy z nas gotów jest postąpić tak samo, jak nasz starszy kolega Wasilij”.

CIĄG DALSZY ZE STRONY 3

Następnego dnia, mimo wczesnego przybycia na lotnisko, odlot nastąpił i tak dość późno, gdyż poranne mgły całkowicie zasnuły okolicę. Ponieważ pułap chmur był niski, uniemożliwiający lot nad górami, ominęliśmy je od południa.

Przelot nad Francją przypominał całkowicie loty nad Polską. Równina, uprawne pola, wioski, miasteczka w niczym nie odróżniały się specjalnie od krajobrazu w Polsce.

Paliwo uzupełniliśmy w Reims. Było to nasze ostatnie międzylądowanie przed lotem przez kanał La Manche. Zgodnie z przepisami, bardziej zresztą dla uspokojenia własnego „sumienia”, nałożyliśmy kami-

zelki ratunkowe, które wieźliśmy ze sobą przez cały dotychczasowy lot z Polski. Wyglądaliśmy w nich bardzo bojowo, choć nie wiem jak byśmy się czuli w Kanale, brrr.

Poprosiliśmy „Reims Tower” o zezwolenie na start, a trzeba zaznaczyć, że panował tu bardzo duży ruch w powietrzu, gdyż odbywały się pełna para, a właściwie pełna nafta szkolne loty odrzutowców i po otrzymaniu zgody wystartowaliśmy na zdobycie Kanalu.

Pogoda była bardzo dobra. Nad Francją ani jednej chmurki, nabraliśmy więc 1 400 m wysokości. W kabinie było bardzo gorąco mimo otwartych wywietrzników, prawdopodobnie na skutek opiętych kamizelek ratunkowych, a może trochę i z wrażenia. W miarę zbliżania się do Kanalu horyzont zaczął się coraz bardziej zaciągać

mgiełką, a także już nad samym Kanalem pojawiły się cumulusy. Nie wiem co odczuwali Blanchard czy Blierot przelatując Kanał, ale mieliśmy chyba niemiłe wrażenie. Przede wszystkim uczucie pustki przed sobą, bowiem brzegu angielskiego nie było widać, a wydawało się, że szafirowe morze zlewa się z takim samym niebem. Pod nami na morzu tylko gdzieś gdzieś płynące statki pozostawiające za sobą wyraźne ślady i „Kos” zawieszony w powietrzu; bowiem nic nie wskazywało na to, że lecimy, że posuwamy się do przodu. Po 10 minutach lotu nad Kanalem z prawej strony zaczął się lekko rysować brzeg — charakterystyczne białe skały Dowru.

A więc ziemia! Zacząłem wołać „Lypne Tower” i z miejsca otrzymałem odpowiedź.

Po następnych 10 minutach lądowaliśmy po raz pierwszy jako polska załoga na sportowym samolocie polskiej konstrukcji PZL-102 na ziemi angielskiej. Było to 25 maja 1960 r.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Na bardzo ruchliwych lotniskach o dużym nasileniu ruchu lotniczego różniła się następujące rodzaje kontroli ruchu lotniczego pracujące na różnych częstotliwościach radiowych:

- Kontrola obszaru (Control)
- Kontrola zbliżenia (Approach)
- Kontrola lotniska (Tower)
- Kontrola kołowania (Ground Control)

Między innymi Zurich-Kloten jest jednym z takich lotnisk.

Firmy zaopatrujące w oleje i paliwo lotnictwo jak i motoryzację: Shell — angielsko-holenderski; BP (British Petroleum) — angielski.

Małe lotnictwo

Z KRAJU

APRIL

Na zawody wodnosamolotów w Splicie (Jugosławia), które odbędą się w dniach 14-15 sierpnia wyrusza polska ekipa złożona z trzech modelarzy (gumowiki): Kosińskiego, Kowala i Zurada. Kierownikiem ekipy jest Henryk Skrzypczyk.

Na mistrzostwa świata modeli na wlezi, które odbędą się w dniach 8-12 września na Węgrzech wystawiano ekipę w składzie: L. Nowakowski, S. Kujawa i J. Walicki. Kierownikiem ekipy jest L. Cimoszko, a obserwatorami — pomocnikami: St. Górski i A. Rachwał. Nasi modelarze startować będą wyłącznie w kategorii modeli akrobacyjnych.

PRZECOCZENIE?

Centralna składnica harcerska zakupiła 300 sztuk urządzeń do zdalnego sterowania. Jak się dowiadujemy, APRL zrezygnował z zakupu tej aparatury (produkcyj NRD), gdyż nie odpowiada ona wymaganiom stawianym przez władze łączności, ani też nie nadaje się do modeli latających. Warto zaznaczyć, że również w NRD aparatura ta nie została dopuszczona do eksploatacji. Zakup nastąpił prawdopodobnie na skutek przeoczenia handlowych, obecnie na ostatnich Targach Lipskich.

BRAWO OPOLE

Aeroklub Opolski we wrześniu ub. r. mawiał ściśle współpracę ze Studium Nauczycielskim w Opolu, a celem było szkolenie studentów na instr. modelarstwa kl. III.

Jak wiadomo, dotychczas szkolili się instruktorów tylko w okresie wakacyjnym na kursach skoszarowanych. Szkolenie studentów przez cały rok szkolny przyniosło obniżkę kosztów i rzecz ważna, dało możliwość zaznajomienia się uczestników z praktyczną realizacją programu.

Grupa studentów opolskiego Studium liczyła 18 osób, w tym 5 z drugiego roku. Należy zaznaczyć, że prace modelarskie zostały przez dyrekcję Studium zaliczone w poczet przedmiotów obowiązkowych i znalazły się one w indeksie.

Kurs został zakończony 30 maja wystawą. Po tych 18 miesiącach eksperymentów można powiedzieć jasno — to jest sposób, który pozwala przy minimalnych kosztach przeszkolić bardzo dużą ilość nauczycieli w całej Polsce, którzy nie tylko potrafią sami wykonywać modele, ale także prowadzić zajęcia. Nie wszyscy uczestnicy w tym roku otrzymali uprawnienia; przyczyną tego był nawal nauki i innych przedmiotów obowiązkowych, jednak wszyscy otrzymają je w drugim roku studiów. Tak więc już od września kilku nowych instruktorów poprowadzi zajęcia w swych szkołach.

Wystawa zorganizowana w Studium (nie tylko modelarstwa, a ogólna) pokazała wykonane prace studentów oraz cały cykl szkolenia. Zwidziło ją dużo nauczycieli z różnych szkół — mieli więc możliwość zapoznać się ze sposobem szkolenia.

Jakkolwiek dyrekcja Opolskiego Studium podeszła do szkolenia z wyjątkowym zrozumieniem — to jednak byłoby wskazane aby do wszystkich studiów

w Polsce posyłać pisma APRL, uzgodnione z Ministerstwem Oświaty wskazujące na potrzebę takiego szkolenia.

Warto przydzielić wyszkolonym nauczycielom komplet wyposażenia jakie daje APRL dla instruktorów szkolonych systemem skoszarowanym, aby mogli po objęciu posady przystąpić do pracy. P. W.

ZAWODY W ZIELONEJ GÓRZE

W niezwykle trudnych warunkach startowali w dniu 3 lipca br. modelarze województwa zielonogórskiego na lotnisku Przyłep.

Mimo deszczu i porywistego wiatru w zawodach o puchar przechodni Aeroklubu Ziemi Lubuskiej wzięło udział 28 zawodników. A oto wyniki: I miejsce zajęła Modelarnia Szkolna ze Szkoły Specjalnej w Gorzowie, II miejsce Modelarnia Harcerska ze Wschowy, III — Modelarnia ZHP Międzyrzecz, IV — Modelarnia ZHP Gorzów.

Indywidualni zwycięzcy otrzymali nagrody książkowe. Fed.

NARESZCIE BEZOGONOWCE

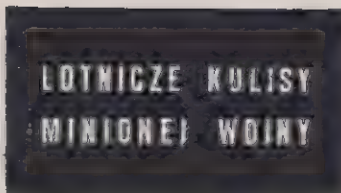
Zgodnie z kalendarzem imprez APRL dnia 28 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Białostockiego odbędą się Międzyklubowe Zawody Modeli Bezogonowych. Zawody zostaną rozegrane w trzech konkurencjach: szybowce klasy A-2, gumowki klasy mistrzowskiej (Wakefield) i modele z napędem silnikowym klasy mistrzowskiej.

W zawodach mają prawo uczestniczyć modelarze, którzy ukończyli pierwszą klasę wyszkolenia. Każdy zawodnik ma prawo startu w dowolnie wybranych konkurencjach (nawet w trzech jednocześnie). Aerokluby regionalne mogą wystawić nieograniczoną ilość zawodników. W punktacji zespołowej będą brane pod uwagę ekipy liczące minimum dwóch zawodników. Poza ekipami Aeroklubów dopuszcza się do startu modelarzy indywidualnych.

W każdej kategorii dla trzech najlepszych zawodników zostaną przyznane wartościowe nagrody przedmiotowe. Ponadto zwycięzcy w poszczególnych kategoriach otrzymają na stałe puchary. Zwycięska ekipa otrzyma puchar przechodni KW ZMS — Białystok.

Wszyscy zawodnicy mają zagwarantowane bezpłatne całonocne wyżywienie oraz dwa noclegi. Kosztów podróży Aeroklub Białostocki nie pokrywa.

Zgłoszenia należy przysyłać do dnia 16 sierpnia na adres: Aeroklub Białostocki, Białystok, Lotnisko Krywlań.



GDAŃSKIE LOTNICTWO W PRZYGOTOWANIACH WOJENNYCH HITLEROWCÓW

WOLNE miasto Gdańsk — bezpośrednia przyczyna wybuchu II wojny światowej — odgrywało zawsze w przygotowaniach wojennych hitlerowców specjalną rolę. Niezależnie od zakrojonej na szeroką skalę akcji politycznej III Rzeszy, od 1930 r. opracowywane były w dowództwie Reichswehry plany zbrojnego puczu w Wolnym Mieście. Dla tego celu przygotowywano w Gdańsku silne oddziały Schutzpolizei (która w 1933 roku zadeklarowała jako całość, wstąpienie do NSDAP), finansowaną przez Reichswehrę kilkusetmilionową tzw. Landespolizei, uzbrojoną m. in. w działa przeciwlotnicze oraz zmilitaryzowane bojówki SS i 6 brygadę SA, liczące razem ok. 10 tys. ludzi.

Duże znaczenie w tych agresywnych poczynaniach zhitleryzowanego Gdańska przypadło miejscowemu niemieckiemu lotnictwu sportowemu. Zorganizowane ono było we Fliegerlandesgruppe XVI des Deutschen Luftsportverbandes. Wraz z sekcją studencką — „Akademische Fliegergruppe”, dysponowało ono w 1935 r. 21 samolotami i kilku szybowcami. Wyszkolonych pilotów było w 1934 r. w Gdańsku 400, a Fliegerlandesgruppe prowadziła nadal intensywne szkolenie zespołowe. Kursy lotnicze i treningi prowadzono ściśle według wzorów wojskowych. Wszyscy uczestnicy skoszarowani byli na lotnisku. Szkolenie pilotów było bezpłatne, a akcja werbunkowa na kursy lotnicze, prowadzona przy wydatnym poparciu wszechwładnych władz miejscowej NSDAP, obejmowała młodych Gdańszczan w wieku 18—23 lat. Na samolotach sportowych szkolili się również żołnierze Landespolizei, a na lotnisku przeprowadzała gdańska policja ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej.

Po zlikwidowaniu Deutsches Luftsportverband w październiku 1935 r., jego zadania w Rzeszy przejął Nationalsozialistisches Fliegerkorps. W Gdańsku powstał Standarte 4 NSFK, który podlegał bezpośrednio niemieckiej I Grupie NSFK (Ostmark) w Królewcu. W tym okresie gdańskie lotnictwo stale powiększało się. Jak wynika z meldunków Komendanta Straży Granicznej w Gdańsku i Ekspozytury Inspektoratu Cel, w końcu 1935 r. otrzymało ono z Niemiec 5 samolotów szkolnych i treningowych najnowszej typu, a w 1937 sprowadzono z Królewca jeszcze jedną maszynę dla klubu „Akafleg”.

NSFK prowadził wśród ludności Gdańska intensywną akcję propagandową. Urządzano różne imprezy lotnicze, popisy samolotowe, wystawy, oraz czysto militarne demonstracje, jak np. próbne alarmy, pokazy ćwiczeń przeciwlotniczych.

POLSKI RUCH OPORU CONTRA „LUFTWAFFE”

DO ogólnego bilansu strat, jakie poniosła „Luftwaffe” w wojnie z Polską, należy doliczyć jeszcze 28 samolotów, zniszczonych przez polski ruch oporu.

W okresie od 1 stycznia 1941 r. do 30 czerwca 1944 r., wskutek akcji sabotażowej uległo zniszczeniu 28 niemieckich samolotów różnych typów, wraz z częścią załóg. Ponadto w fabrykach przemysłu lotniczego, pracujących na potrzeby „Luftwaffe” wykonano wadliwie 107 radiostacji lotniczych oraz 4 710 części silników samolotowych.

Większość tych samolotów — 18, zniszczono przez użycie tzw. bomb alimetrycznych, której zapalnik działał na zasadzie różnicy ciśnień. Po długich badaniach i wielu eksperymentach skonstruowano minowicie w laboratorium AK bombę w kształcie niewielkiego, mocno wydłużonego cylindra, który niczym nie zwracał na siebie uwagi. Umieszczona pod ogonem samolotu, wybuchła wskutek zmiany ciśnienia atmosferycznego, gdy samolot osiągnął pewną wysokość.

Mimo niewielkich rozmiarów, nieznaczne nawet uszkodzenie tak czułych urządzeń jak lotki i mechanizmy sterowe, prowadziło w praktyce do katastrofy samolotu. Niestety, po pewnym czasie Niemcy wprowadzili tak ostrą kontrolę personelu naziemnego lotnisk, że stosowanie tych bomb stało się niemożliwe.

Szub.

czych, a nawet pokazy zrzucania bomb na małe zabudowania. W 1938 r. rozpoczęto na lotnisku we Wrzeszczu przygotowania do zaistnienia dział przeciwlotniczych: budowano betonowe stanowiska dla baterii oraz baraki dla 300—500 żołnierzy.

Samoloty gdańskiej jednostki lotniczej odgrywały poważną rolę w przemyśle broni, amunicji i wyposażenia wojskowego dla bojówek hitlerowskich w Wolnym Mieście. (W związku z przepisami prawnymi, zabraniającymi militaryzacji Gdańska, dostawa sprzętu bojowego mogła się odbywać tylko drogą nielegalną. Obowiązujące na terenie Gdańska, analogiczne jak w innych państwach ograniczenia, zabraniały zresztą również przewozu samolotami broni palnej, materiałów wybuchowych, gazów trujących oraz gołębi pocztowych).

Przemysł z Rzeszy, uprawiany początkowo na małą skalę, został później rozwinęty w olbrzymim zakresie. Do tych celów świetnie nadawały się samoloty sportowe, które podczas lotów ćwiczebnych łatwo mogły lądować na terenie Prus Wschodnich. Zabierały one stamtąd ładunek i wracały na lotnisko. Ponieważ nie podlegały rewizji celnej, spokojnie wyładowywały przywieziony sprzęt. Jeżeli wlezione ważniejszy ładunek, lądowano w momencie przylotu samolotu pasażerskiego, kiedy celnicy zajęci byli odprawą pasażerów. Wyposażenie to składano w magazynach niemieckich firm, budynkach administracyjnych, hangarach, budkach wartowniczych, a nawet salach wykładowych i mieszkaniach prywatnych. Oprócz broni, mundurów i amunicji, samolotami przemycano także aparaturę radiotechniczną, spadochrony, części zamienne do samolotów i silników oraz sprzęt do celów szkoleniowych.

Przez Gdańsk szła również znaczna część przemytu broni i zaopatrzenia dla niemieckiej „Piątej kolumny” w Polsce, której członkowie tak dali się we znaki naszym żołnierzom we wrześniu 1939 r. Według relacji adwokata Welse, b. przywódcy stronnictwa Deutsch-Nationale, miano mu w 1936 r. oświadczyć, w Niemczech Ministerstwo Wojny, że znaczne dostawy są z Gdańska kierowane na Pomorze i w Poznańskie dla tamtejszej ludności niemieckiej.

W ostatniej fazie przygotowań, latem 1939 r. pojawiły się jawnie na lotnisku we Wrzeszczu samoloty Luftwaffe, które brały następnie udział w bombardowaniu Westerplatte, Helu i Gdyni.

Opr. R. S.

1) W Gdańsku istniał także polski Aeroklub Gdański, zorganizowany z inicjatywy studentów Politechniki Gdańskiej.

TAJEMNICA SPRZED 23 LAT

W Stanach Zjednoczonych dość dużą sensację wywołała sprawa wylotów u wybrzeży wyspy Saipan na Oceanie Spokojnym szczątków starego samolotu amerykańskiego. Uważa się powszechnie, że był to samolot, na którym w 1937 roku wyruszył w podróż dookoła świata amerykańska pilotka Amelia Earhart i nawigator Fred Noonan. W drodze z Nowej Gwinei na wyspę Howland samolot zaginął bez wieści. Przez dłuższy czas utrzymywała się pogłoska, że samolot zbroczywszy z kursu musiał przymusowo lądować na wyspie Saipan, gdzie Japończycy w przewidywaniu rychłej wojny budowali wówczas fortyfikacje, zmieniając wyspę w potężną bazę morską. W obawie przed przeniknięciem na zewnątrz tajemnic wojskowych Japończycy mieli podobno stracić Amelię Earhart i jej towarzysza. Wkrótce potem wybuchła wojna i cała sprawa utonęła w mrokach niepamięci, ażby odżyć dopiero teraz.

Dość dużo ogłoszeń nadawała tej historii radiostacja „Columbia Broadcasting System”, której współpracownicy brali czynny udział w zidentyfikowaniu wylotów szczątków samolotu. Opinie wokół całej sprawy są dość różnorodne. Ostatnio sensację wywołało oświadczenie jednego z wykładowców wojskowej akademii lotniczej w Colorado kapitana Paul Branda, który stwierdził, że istnieje fotografia dowodząca ponad wszelką wątpliwość, iż dwoje amerykańskich lotników rzeczywiście poniosło śmierć na wyspie Saipan.

Fotografie te, wraz z zaprzysiężonymi zeznaniami 71 naocznych świadków egzekucji zostały przedstawione odpowiednim władzom do zbadania. Wszystkie te dowody zebrał jeden z oficerów amerykańskich oddziałów lotniczych stacjonujących na Okinawie; może on podobno podać szczegóły dotyczące miejsca, gdzie zostali pochowani Earhart i Noonan.

Rodzina „Jaskółek”

NAJSŁYNNIEJSZY SZYBOWIEC POLSKI LUDOWEJ

ANDRZEJ BŁASIK

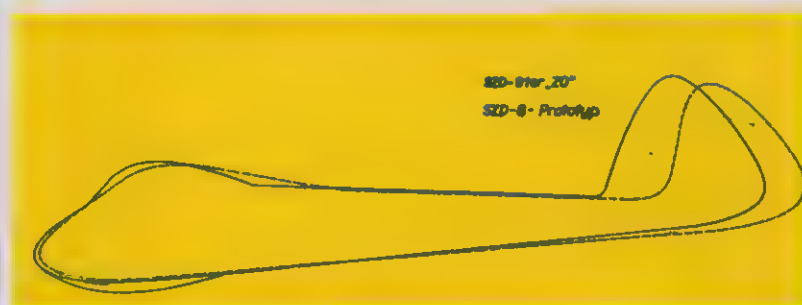
(4)



Wnętrze kabiny pilota w szybowcu SZD-8 bis „Jaskółka-Z”



Fragment instalacji wodnej w szybowcu SZD-8 bis „Jaskółka-Z” w widoku od strony kabiny



Ewolucja kształtu kadłuba „Jaskółki”

Ciąg dalszy z numerów 31 i 32;
dokończenie w następnym numerze

Pilotażowo szybowiec okazał się przyjemny, posiadał tylko „ostry” przebieg przeciągnięcia, zwalając się bardzo łatwo w korkociąg. Zbudowany w ilości kilku sztuk nie brał udziału w Mistrzostwach Świata, gdyż jego obciążenie powierzchni nie dawało pilotom szansy w przypadku słabych warunków.

Na tym kończy się historia rozwoju konstrukcyjnego szybowca „Jaskółka”. Należy jeszcze przypomnieć, że był on eksportowany do ZSRR, Chin Ludowych, NRD, Belgii, Szwajcarii, Danii, Anglii, Rumunii i Finlandii. Wielokrotnie demonstrowano go na różnych pokazach, między innymi w Indiach przed premierem Nehru. Ma on na swoim koncie szereg rekordów krajowych i międzynarodowych, które zamieszczam:

- przelot docelowo-powrotny — 341,9 km — P. Majewska — rekord świata
- trójkąt 300 km — 50,2 km/h — L. Bajewska (1)
- trójkąt 200 km — 67 km/h — M. Czmiel-Paszycowa — rekord świata
- docel-powrót 536 km — L. Miśiek — rekord świata
- trójkąt 100 km — 80,5 km/h — D. Zachara — rekord świata
- docel 565 km — P. Majewska — rekord świata

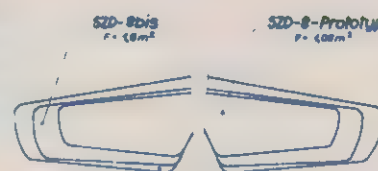
(1) — lot P. Majewskiej lepszy od rekordu świata nie przewyższa jednak poprzedniego rekordu o minimum wymagane do zatwierdzenia.

Trzeba jeszcze wspomnieć o tych wszystkich, którzy swoją pracą sprawili, iż „Jaskółki” przez wiele lat były i są dobrą reklamą polskiego szybownictwa poza granicami kraju, dzięki którym piloci nasi mogli uzyskać tyle sukcesów.

Mgr inż. Tadeusz Kostia był projektantem pierwszego egzemplarza — prototypu, dalsze wersje tworzyli: inż. inż. R. Zatwarnicki, J. Sandauer, A. Skarbiński, J. Dyrek, W. Okarmus, S. Wielgus. Trzeba też wspomnieć o pilotach oblatywaczach, z których najbardziej zasłużonym dla „Jaskółki” jest pilot-oblatywacz pierwszej klasy Adam Zientek oraz: A. Dziurzyński, S. Wielgus, S. Skrzydlewski, A. Abłamowicz, L. Bojanowski i S. Makaruk.

Wiele pracy i energii poświęcił projektowaniu, konstruowaniu i budowie na warsztacie, od prototypu począwszy, a na ostatniej seryjnej „Jaskółce” skończywszy, jeden z założycieli Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego mgr inż. Władysław Nowakowski.

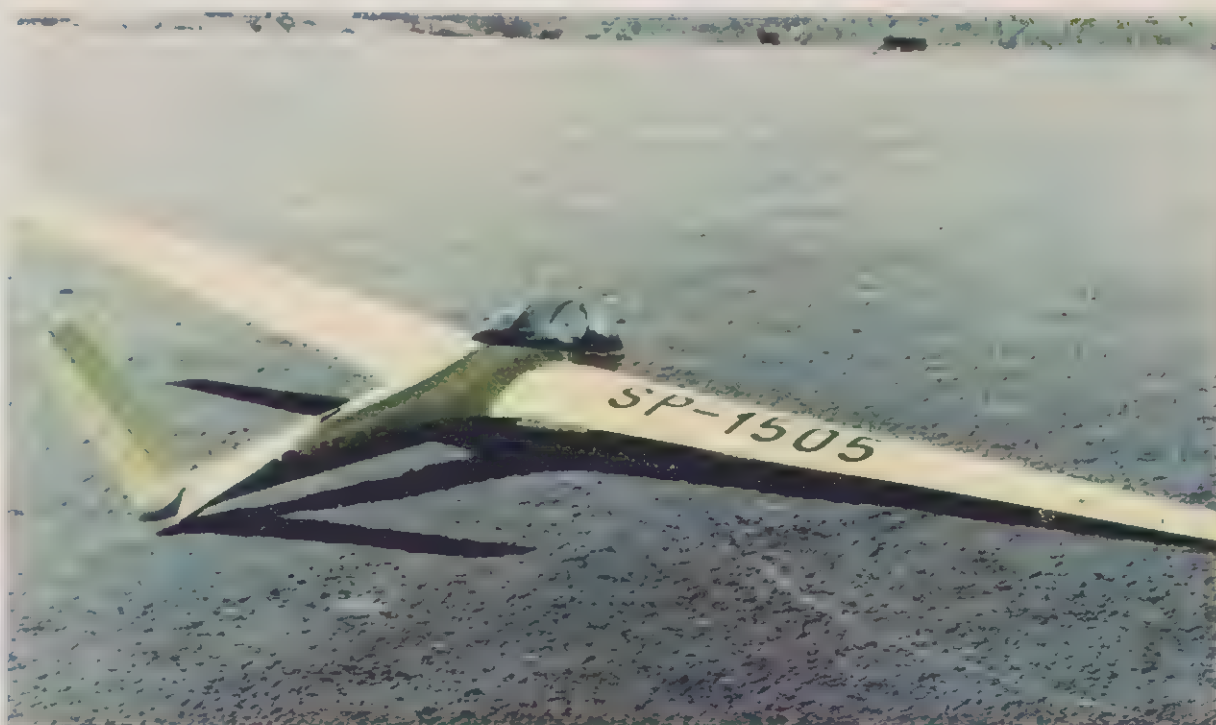
Nie sposób zresztą tutaj wyliczyć wszystkich robotników, techników inżynierów, którzy przyczynili się do tego, aby „Jaskółka” stała się „szybowcem, który naprawdę dał się lubić”.

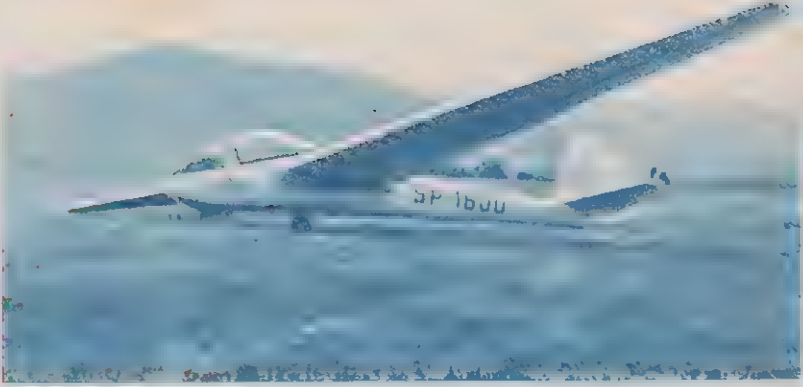
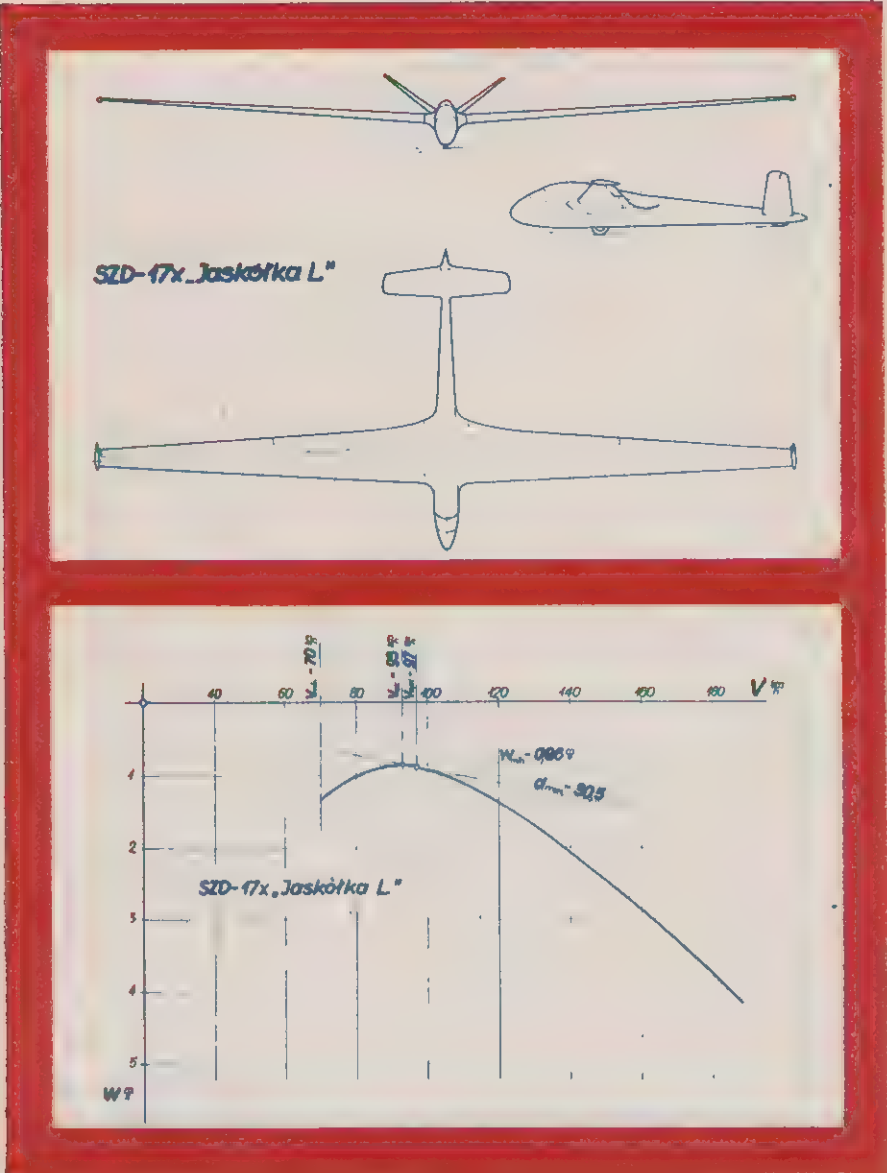


SZD-8 „Abelros” P. 9m²

Porównanie usterzeń wysokości

Wysokowyczynowy szybowiec doświadczalny SZD-17X „Jaskółka-L”





Szybowiec SZD-11 „Albatros”



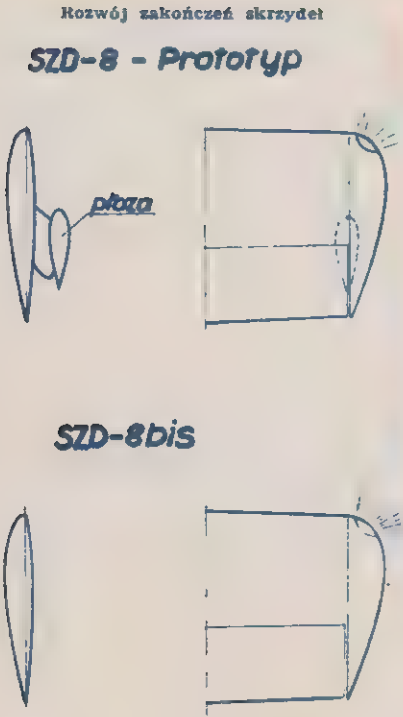
Szybowiec SZD-11-2 „Albatros-Super”



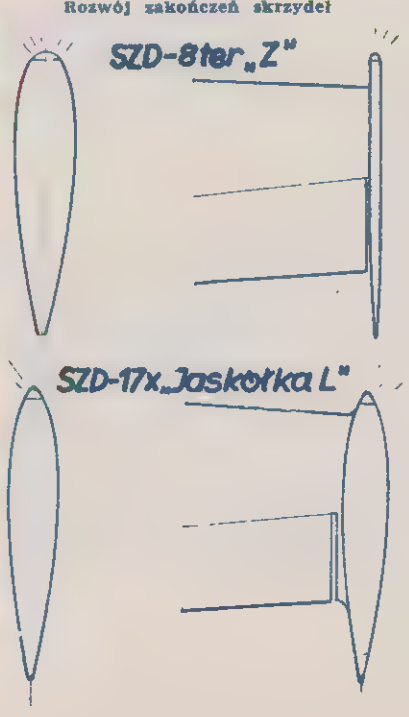
Szybowiec SZD-8 bis „Jaskółka-Z”



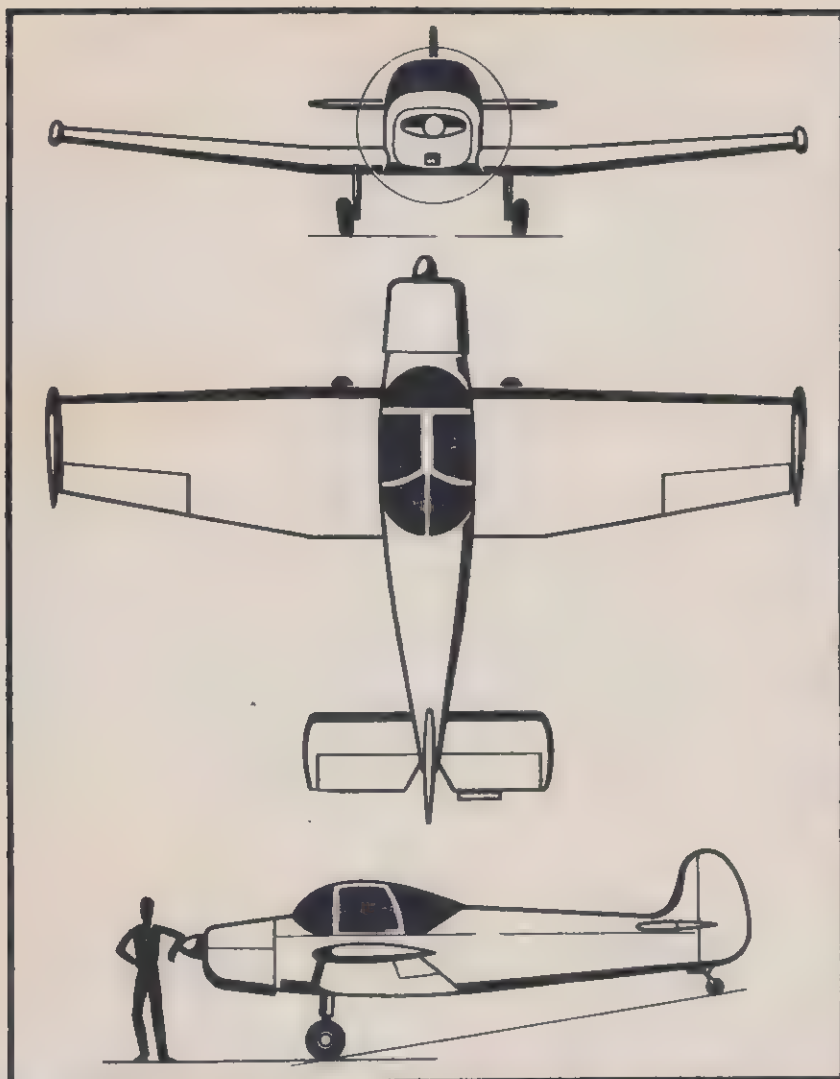
Zmiany obrysu przedniej części kadłuba oraz zanikanie płoży w poszczególnych wersjach „Jaskółek”



Kabina pilota w szybowcu SZD-17x „Jaskółka-L”



DFL-6 „SAPHIR” ● FRANCJA



W E Francji rozwija się amatorska budowa płatowców. Niemal w każdym aeroklubie istnieje grupa budująca w wolnych chwilach samoloty Jodel różnych typów, niekiedy z własnymi przeróbkami. Nieraz amatorzy porównują się na własne konstrukcje. Przykładem może być Aeroklub w Agen, gdzie po budowie szeregu Jodeli przystąpiono do opracowania samolotu własnej konstrukcji. Inicjatorem budowy był szef pilotów aeroklubowych M. Damoure i M. Fabre. Pomocy fachowej udzielił inż. Lacreix. W ten sposób powstał samolot turystyczny DEL-6 „Saphir”. Nowy samolot został oblatany pomyślnie 21 marca 1960 r.

DEL-6 „Saphir” jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcją drewnianą i przeznaczonym do turystyki i sportu.

Płat konstrukcji jednodźwigarowej o obrysie prostokątno-trapezowym ma w widoku z przodu kształt rozchylonej litery „U”. Skrzydła zakończone są estetycznymi wrzecionami. Lotki zwykłe. Brak kłap. Kadłub kryty sklejką o przekroju prostokątnym z zaokrąglonym grzbietem. Kabina wyposażona w miejsca obok siebie i zdwójone sterownice. Osłona z pleksi o dobrej widoczności. Część osłony otwiera się z każdej strony do przodu — do wsiadania.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, ster dzielony. Podwozie klasyczne i stałe. Koła główne osłonięte owiewkami, na wolnonośnych gołeniacz amortyzowanych gumą. Kółko ogonowe na stalowym resorze.

Silnik Continental 90-14-F o mocy 90 KM (JS)



DANE TECHNICZNE:

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 8,26 m	Prędkość max.	— 215 km/h
Długość	— 6,19 m	Prędkość przelot.	— 190 km/h
Powierzchnia	— 12,0 m ²	Prędkość lądowania	— 70 km/h
Wydłużenie	— 5,68	Prędkość wznos.	— 5 m/s
Ciężary:		Czas wznoszenia	— 3 min 25 sek
Ciężar własny (bez radia)	— 340 kg	na 1000 m	— 1 100 km
Ciężar w locie	— 575 kg	Zasięg	— 145 m
Obciążenie pow.	— 48,2 kg/m ²	Rozbieg	— 160 m
Obciążenie mocy	— 8,4 kg/KM	Dobieg	— 160 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SCHLEICHER KA-6 „RHÖNSEGLER” ● NRF

W czasie Mistrzostw Świata 1958 r. odbył się w Lesznie konkurs Ostiv na najlepszy szybowiec w klasie standard. Zwycięzcą konkursu został szybowiec konstrukcji i produkcji warsztatów szybowcowych Schleicher Ka-6 (drugie miejsce zajęła „Mucha-Standard”). Wywołało to oczywiście silny wzrost zainteresowania tym szybowcem. W tegorocznych Mistrzostwach Świata na szybowcach Ka-6 (w różnych wersjach) startowało aż 16 pilotów. Szybowiec Ka-6 odznacza się dobrymi osiągnięciami oraz prostotą budowy i obsługi (szybki montaż). Ka-6 jest wolnonośnym górnopłatem o dość klasycznych liniach.

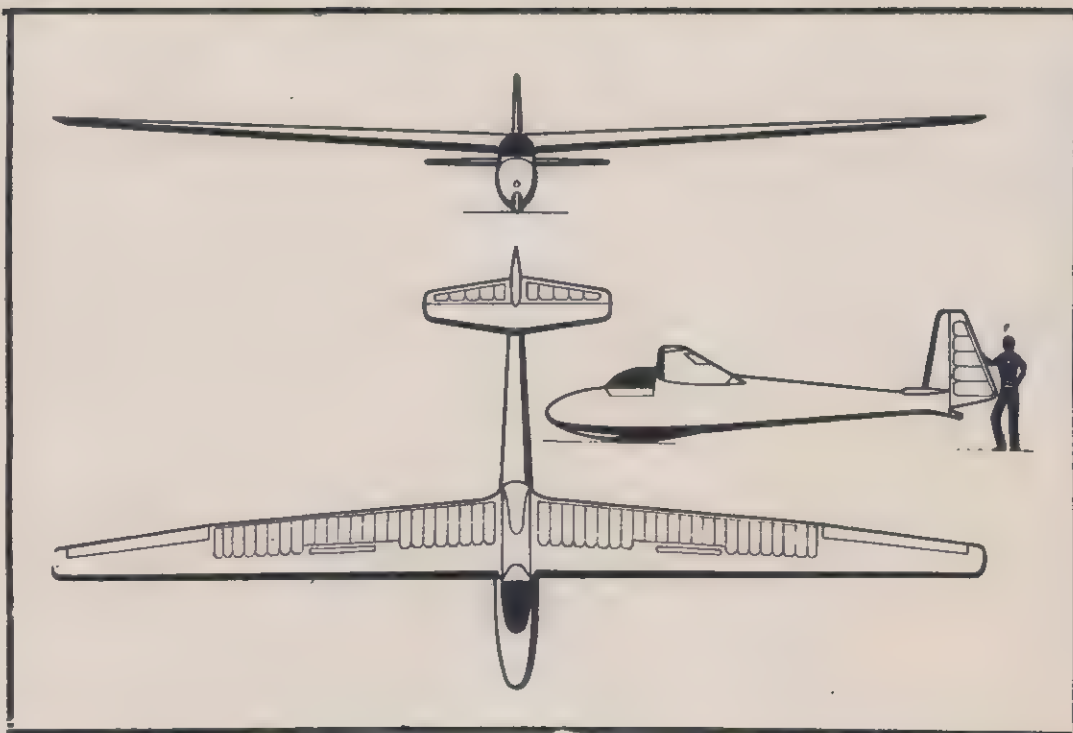
Skrzydła o obrysie trapezowym. Krawędzie natarcia tworzą w widoku z góry linię prostą. Krawędzie spływu lekko załamane w okolicy lotek. Profil laminarny z serii NACA 63000. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym ze sklejk. Zebra rozstawione gęsto dla utrzymania profilu. Tylna część skrzydeł kryta płótnem. Hamulce aerodynamiczne płytowe typu Schenck-Hirth.

Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji skorupowej z pokryciem sklejkowym. Przód kadłuba specjalnie wzmocniony dla zwiększenia bezpieczeństwa pilota. Kabina umieszczona pod płatem jest osłonięta jednolitą owiewką z pleksi.

Usterzenie wolnonośne o obrysach trapezowych. Usterzenie wysokości wysunięte nieco w przód w stosunku do usterzenia kierunku.

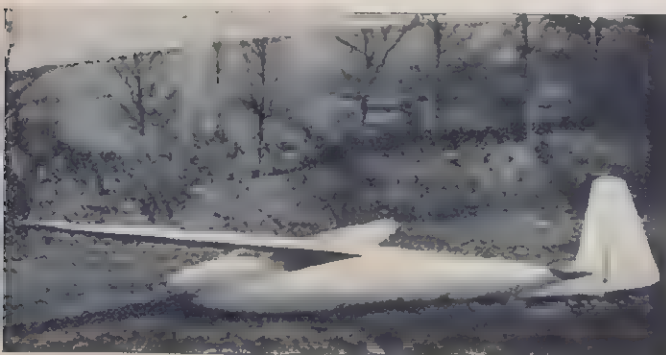
Podwozie składa się z płozy przedniej oprofilowanej i amortyzowanej gumą oraz stalowej (resorowej) płozy tylnej. Przewidziane jest zastosowanie kółek odrzucanych po starcie.

(JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 14,40 m	Doskonałość max.	— 30,6
Długość	— 6,68 m	— przy prędkości	— 80 km/h
Powierzchnia nośna	— 12,17 m ²	Min. prędkość opad.	— 0,65 m/s
Ciężary:		— przy prędkości	— 67 km/h
Ciężar własny	— 180 kg	Prędkość opadania	— 1,04 m/s
Ciężar użyteczny	— 120 kg	— przy prędkości	— 100 km/h
Ciężar całkow. (max.)	— 300 kg	Prędkość max.	— 200 km/h
Obciążenie pow.	— 21,8 kg/m ²	Prędkość max. na hoku	— 140 km/h
(przy cięż. 265 kg)		Prędkość min.	— 58 km/h



SAMOLET TORPEDOWY RWD-22

W IOSNĄ 1939 r. na zlecenie Dowództwa Marynarki Wojennej przystąpiono w RWD do opracowania wstępnego projektu samolotu torpedowego, który w ramach rozbudowy lotnictwa morskiego miał podnieść stan techniczny eskadr. Program rozbudowy przewidywał wycofanie ze służby przestarzałych Lublin R-VIII i wprowadzenie na uzbrojenie pływakowych samolotów torpedowych średniego zasięgu produkcji krajowej i dalekiego zasięgu zakupionych za granicą (włoskie CANT).

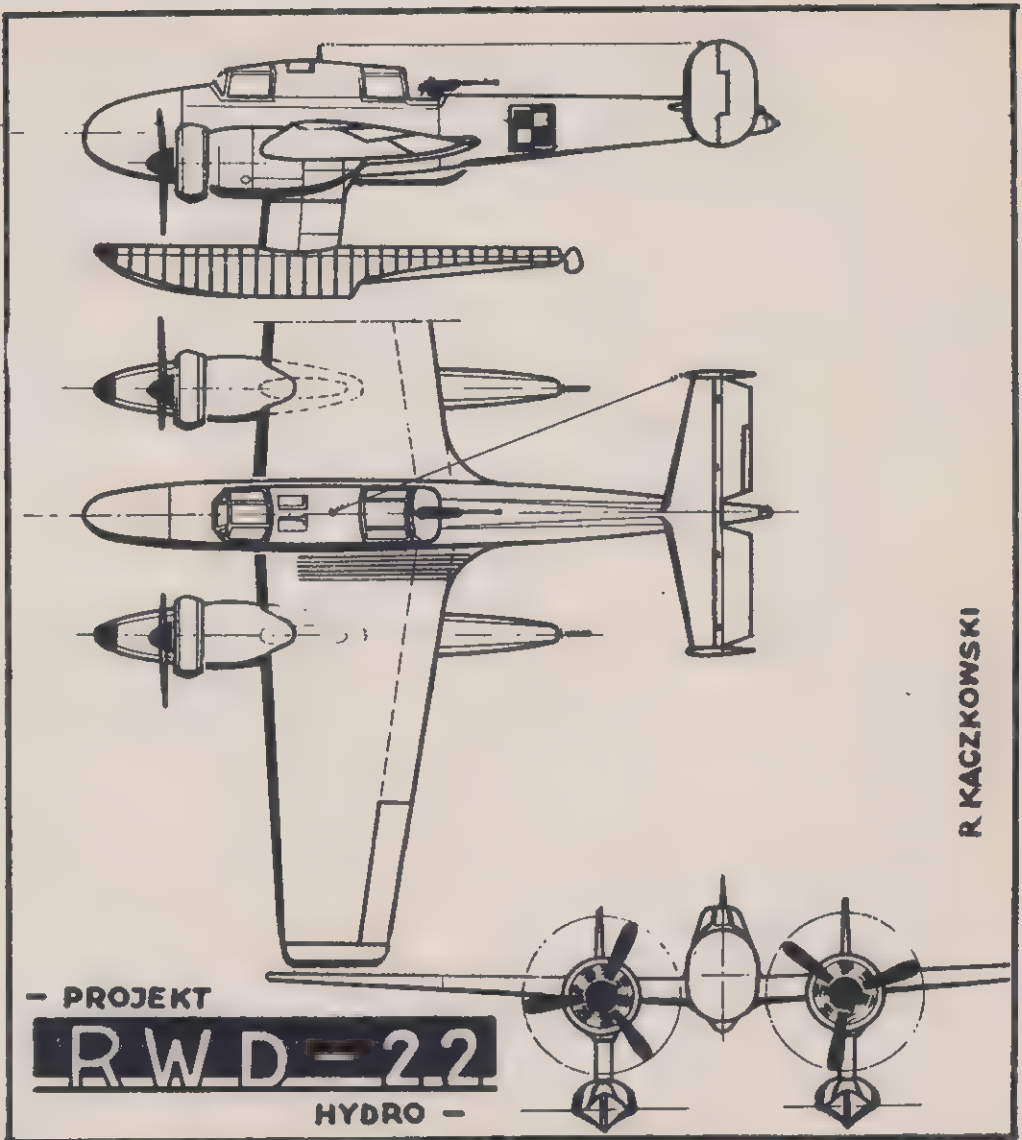
W sierpniu 1939 r. po przeprowadzeniu wstępnego studium konstrukcyjnego w RWD, wykonano model tunelowy w Instytucie Aerodynamicznym i rozpoczęto dmuchania. Działania wojenne nie pozwoliły już kontynuować dalszych prac nad tym projektem. RWD-22 miał być pływakowym, dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem, przeznaczonym do ataków torpedowych i ochrony wybrzeża. Kadłub konstrukcji kratownicowej mieścić miał dwuosobową kabinę pilota i tylnego strzelca, krytą pleksi. W dolnej części kadłuba w specjalnej komorze samolot zabierać miał torpedę lotniczą lub bomby głębi-

nowe. Dla poprawienia sterowności i zwiększenia pola ostrzału do tyłu samolot posiadał podwójne usterzenie kierunku. Samolot RWD-22 wyposażony miał być w dwa wielogrozdziowe metalowe pływaki podwieszone na stalowych wspornikach o kropłowym przekroju, które stanowiły integralne zbiorniki paliwa. Zespół napędowy stanowić miały dwa gwiazdowe silniki „Mars” o mocy 720 KM każdy, budowane z licencji francuskiej w PZL „Skoda” oraz trójpłatowe metalowe śmigła przestawialne (prawdopodobnie firmy Ratier). Silniki osłonięto pierścieniami Townenda. Bliższe dane liczbowe i konstrukcyjne nie są znane z powodu całkowitego zniszczenia wszelkiej dokumentacji.

Niniejszy materiał uzyskano dzięki uprzejmości prof. L. Duleby i inż. B. Żurakowskiego, którzy do 1939 r. byli konstruktorami w RWD. Ocalałe zdjęcie modelu tunelowego samolotu RWD-22 pozwoliło odtworzyć orientacyjną sylwetkę tej ciekawej, lecz nie zrealizowanej konstrukcji.

Jest to pierwsza publikacja o tej maszynie.

RYSZARD KACZKOWSKI



Model tunelowy samolotu RWD-22

FOTO: Z. JOZWIAK



W następnych numerach „Skrzydlatej” przeczytacie:

- O Muzeum Komunikacji w Lucernie
- „Kos” na Wyspach Brytyjskich
- Reportaż z obozu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego
- O kongresie OSTIV w Kolonii



**„SKRZYDLATA POLSKA”
Tygodnik lotniczy**

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Tel. 4-00-61-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana, Zam. 5024/C C-57.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 4.VIII.1960 R.

RAKIE TA PO ŚWIECIE



POWIETRZNY „TOUR DE FRANCE”

Załączona mapa ilustruje trasę wielkiego międzynarodowego lotu okrężnego dookoła Francji, jaki się niedawno odbył pod egidą Aeroklubu Francji. Lot ten nosił potoczną nazwę „Powietrzny Tour de France”.

NOWY SAMOŁOT FRANCUSKI

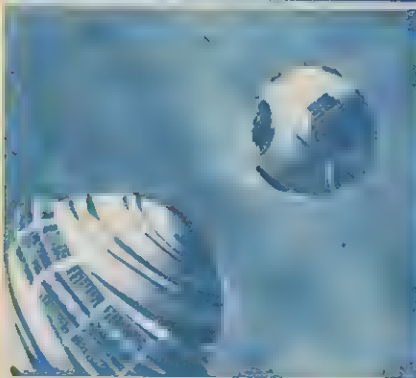


WASSMER-WA-40 Super-IV nazywa się nowy samolot francuski. Jest to czteromiejscowy dolnopłat z silnikiem o mocy 180 KM i prędkości przelotowej 235 km/h. Przeznaczenie — turystyka.



WPLYW ZIEMI
Nowy samolot DW „Otter” urzędował się prób związanych z wpływem Ziemi. Badane są urządzenia hypermożne pła podczas lotowania samolotu na specjalnym rusztowaniu

„TRANSIT” I „PIGGY BACK”



Tak wyglądają dwa sztuczne satelity, wyniesione na orbitę okołoziemską 22.VI br. przez dwustopniową rakietę „Thor-Able” w USA. Jeden satelita „Transit II A” waży 101 kg, drugi — „Piggy Back” — 19 kg (na zdjęciu — z prawej z antenami).

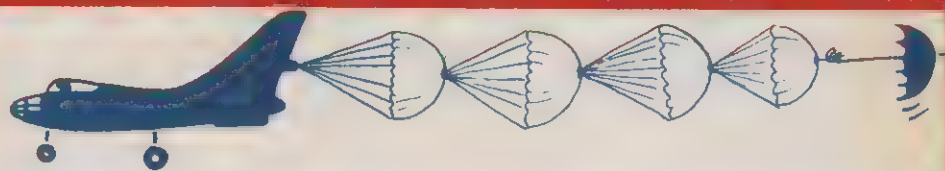
NOWY PODNOŚNIK RADZIECKI



Na radzieckich lotniskach komunikacyjnych weszły do eksploatacji nowe typy urządzeń do obsługi samolotów. Na zdjęciu: podnośnik bagażowy APE-4x4,2, konstruowany na bazie samochodu ciężarowego ZIL-164. Pierwsza czwórka oznacza, że podnośnik dźwiga 4 tony, zaś liczba 4,2 — wysokość na jaką (w metrach) może być ładunek podniesiony.

SPOD WODY

Oto jedno z pierwszych zdjęć, ukazujących start spód wody rakiet eksperymentalnej. Próby takie przeprowadzane są w Point Mugu (Kalifornia) i noszą ogólną nazwę Project Hydra.



Bez słów

©Wiel

96 osób na pokładzie



Prezentujemy jedno z pierwszych zdjęć w locie samolotu pasażerskiego Vickers Vanguard 552 w służbie TCA (Kanadyjskich Linii Lotniczych). Samolot wyposażony jest w 4 silniki turbosprężowe i zabiera na pokład 96 pasażerów.

ILUSTRACJE: „Sowiecka Awiacja”, „Aviation Magazine”, „The Aeroplane”, „Avia Vliegwereld”, Vickers, DH-Gazette.

VIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA KOLONIA 1960 r.

JÓZEF DANKOWSKI
Trener ekipy polskiej

SZYBOWCOWE Mistrzostwa Świata były jak zwykle przeglądem aktualnego układu sił w szybownictwie światowym. Porównanie to dotyczy pilotów, szybowców, sprzętu pomocniczego oraz organizacji i sprawności całych ekip. Wyniki tego porównania są dla nas szczególnie ważne, gdyż decydują między innymi o tak istotnej sprawie dla naszego kraju jak jest eksport.

Jak wypadła w tym porównaniu nasza ekipa? Można śmiało powiedzieć, że była i pozostanie w pamięci wszystkich uczestników mistrzostw. Nigdy dotąd w historii imprez szybowcowych nie osiągnęliśmy tak wielkich sukcesów. Wprawdzie oficjalnie nasi reprezentanci nie zajęli pierwszych miejsc i musieli zadowolić się tytułami wicemistrzów, jednak zostali zgodnie uznani przez wszystkich uczestników moralnymi zwycięzcami mistrzostw. Aktualny mistrz świata w klasie otwartej Argentyńczyk Hossinger publicznie oświadczył, że uważa naszego zawodnika Makulę za faktycznego mistrza świata. Tak oceniali nas przeciwnicy. Ekipa nasza była stałym obiektem zainteresowania i podziwu wszystkich pilotów oraz publiczności, a zachodnia prasa lotnicza i nielotnicza uważała zgodnie, że są to „Poskie Mistrzostwa”.

W mistrzostwach brały udział ekipy z 23 następujących państw: Anglii, Argentyny, Australii, Austrii, Belgii, Brazylii, Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Hiszpanii, Islandii, Izraela, Japonii, Jugosławii, NRF, Norwegii, Polski, Rodezji, Szwajcarii, Szwecji, USA i Włoch.

Mistrzostwa zostały rozegrane w dwóch klasach: w klasie otwartej i standard. W klasie otwartej brało udział 20 zawodników, w klasie standard 35; razem startowało 55 zawodników.

Każdy aeroklub narodowy mógł wystawić trzech pilotów i trzy szybowce, jednak nie wszystkie państwa wystawiły po trzy pełne załogi. Na 23 kraje biorące udział w mistrzostwach, w pełnym składzie trzech pilotów startowało 13 państw; 6 państw startowało z dwoma załogami, 4 państwa startowały z jednym tylko pilotem. Powody niewystawienia pełnych ekip przez aerokluby były różne. Najczęściej brak dobrego szybowca w klasie otwartej lub brak pieniędzy.

Po dwóch pilotów w klasie otwartej wystawiły aerokluby następujących państw: Anglii, Polski, Szwajcarii, USA i Argentyny. Niemcy w ostatniej chwili zrezygnowali z jednego zawodnika w klasie otwartej z powodu trudności sprzętowych, gdyż Phönix, szeroko rozklamowane plastikowe „cudo” zawiódł. Okazało się, że ten niewątpliwie ciekawy pod względem technologicznym szybowiec posiada szereg wad pilotażowych i z tego powodu Niemcy w obawie przed generalnym „laniem” wystawili tylko jednego pilota w klasie otwartej. Poza Phönixem piloci nasi zmierzili się po raz pierwszy z doskonałym sprzętem amerykańskim, na którym Amerykanie ustanowili szereg wspaniałych wyczynów i rekordów świata. Niestety, nie odegrali oni większej roli na mistrzostwach; wydaje się, że sprzęt ich doskonały w silnych warunkach nie spełnia zadania w słabych, co znalazło zresztą potwierdzenie w przebiegu mistrzostw.

Ciekawy, dobry i nowy sprzęt zdemontowali Austriacy. „Austria Standard” była groźnym przeciwnikiem. Pech, który im towarzyszył (złamanie kadłuba „Austrii-Standard”) spowodował wyeliminowanie w piątej konkurencji dobrego zawodnika, znanego z udziału w mistrzostwach Polski — J. Fritza. Pozostali zawodnicy startowali na znanym, wypróbowanym już sprzęcie w szeregu mistrzostwach: Olympia — 419, Skylark III, „Elfe”, „Meteor”, Ka-6 oraz „Mucha Standard”.

EKIPA POLSKA

Dzięki właściwej organizacji i doborowi ludzi przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL i Komisję Szybowcową APRL, stworzono po raz pierwszy dobre warunki dla przygotowania naszej ekipy. Na rok przed rozpoczęciem mistrzostw wyeliminowano najlepszych pilotów, dzięki czemu cały trening mógł być racjonalnie rozłożony. Pozwoliło to na bardzo staranne przygotowanie pilotów i uniknięcie nerwowej atmosfery eliminacji w ostatniej chwili przed mistrzostwami.

Cały trening, który odbywał się: nad morzem w Lebie, w Tatrach i Górcach w Nowym Targu, na Śląsku w Katowicach oraz w Lesznie, okazał się celowy i pożyteczny, odbywał się bowiem w warunkach zbliżonych do tych w jakich odbywały się mistrzostwa. Dobrze dobrany i zgrany skład ekipy pozwolił nie tylko na sprawne obsłużenie zawodników w czasie lotów ale i na bardzo staranne, wprost drobiazgowo przygotowanie sprzętu. Każdy z członków ekipy miał, poza jedną zasadniczą, szereg innych specjalności. Na przykład nawigator w grupie Makul, Z. Kirakowski konstruował wraz ze swoim bratem „kominiowskasz”, który w ciężkiej chwili w czasie ostatniej konkurencji (trójkąt 200 km) pomógł Makuli i Popielowi. Nawigator grupy Adama Witka, inż. Fr. Niechwiejczyk pracownik Centrum Szybowcowego, udoskonalił tablicę przyrządów do „Zefira” oraz skonstruował i wykonał nowy przyrząd „wskaźnik prędkości przeskokowej” dla wszystkich pilotów. Przyrząd ten oddał duże usługi naszym pilotom oraz wzbudzał wraz z „kominiowskaszem” braci Kirakowskich duże zainteresowanie innych ekip i pilotów. Stanowił naszą tzw. „broń psychologiczną”.

Jeżeli chodzi o nasze szybowce, „Zefiry” i „Foki”, mówiąc krótko byliśmy i jesteśmy dumni, że posiadamy taki sprzęt, który wyróżniał się rozwiązaniem konstrukcyjnym wybiegającym w przyszłość, nowoczesną sylwetką, doskonałym wykonaniem i bardzo dobrymi osiągnięciami. Tu należy się podziękowanie dla konstruktorów i pracowników S. Z. D. Specjalnie skonstruowane dla tych szybowców wozy transportowe dobrze spełniły swoje zadanie, wraz z doskonałymi spisującymi się samochodami osobowymi typu „Volga”. Wyposażenie wozów transportowych w teleskopowe, 10-metrowe maszty antenowe oraz wysoki maszt z anteną kierunkową radiostacji naziemnej zapewniały nam doskonałą łączność w granicach 150 km ziemia-powietrze, a ziemia-ziemia rzędu 40 km. Dzięki takiej łączności piloci nasi nie potrzebowali korzystać wcale z telefonu, nawet przy przelotach rzędu 500 km.

Streszczając można powiedzieć, że byliśmy dobrze przygotowani do mistrzostw.

TRENING W KOLONII

Postanowiliśmy, że w czasie całego treningu przed mistrzostwami nie będziemy się starali imponować wynikami, lecz cały czas poświęcimy na rozpoznanie punktów zwrotnych trójkątów, zapoznanie się z rejonem lotów i warunkami. Z niecierpliwością czekaliśmy na pierwsze loty, które miały nam dać odpowiedź na szereg nurtujących nas pytań. Jaka jest aktualna forma pilotów-konkurentów, porównanie naszego sprzętu ze sprzętem innych itp.

29 maj 1960 r. Pierwszy dzień treningu, niestety nielotny z powodu trudności organizacyjnych gospodarzy oraz niezbyt sprzyjającej pogody. Wolny czas wykorzystaliśmy na przegląd sprzętu, urządzenie naszego obozu oraz przygotowanie sprzętu pomocniczego.

30 maj 1960 r. Pierwszy dzień lotny. Warunki bardzo słabe, zła widzialność oraz trudności organizatora spowodowały, że loty odbywały się tylko w rejonie lotniska.

31 maj 1960 r. Loty treningowe nadlotniskowe z powodu słabych, beznadziejnych wprost warunków meteorologicznych. Po lotach studiowanie przysyłanych tras.

1 czerwca 1960 r. Anemiczny rozwój chmur kłębiastych o podstawie 1000—1200 m, zła widoczność, wiatr SW 5 m/sek skłoniły organizatora do ogłoszenia pierwszej konkurencji treningowej. Był nią przełot docelowo-powrotny (bok trójkąta 200 km) po trasie Köln — Dahlemer Binz — Köln, w sumie 138,4 km. Część tej trasy leżała nad terenem płaskim, część nad terenem górzystym bogato zalesionym o maksymalnych wzniesieniach nad poziom lotniska rzędu 500 m. Bardzo słaba widzialność utrudniała nawigację oraz obserwowanie warunków.

Start otwarto o godzinie 12.30, zamknięto o 16.30. Wysokość holowania 800 m ustalona została na cały okres mistrzostw. Starty odbywały się, mimo ustalenia kolejności, w myśl zasady „kto pierwszy ten lepszy”, z winy organizatora. Słabe warunki spowodowały „spadnięcie” większości zawodników na trasie. Tylko nieliczni ukończyli zadan-

ie. Z naszych pilotów E. Makula ukończył zadanie w 2 h 28 min., Adam Witek w 2 h 53 min., a J. Popiel wylądował po przelecie 25 km w miejscowości Lechenich. Wyniki lotów treningowych nie były publikowane przez organizatora, w związku z czym trudno mi podać dokładniejsze dane. Wydaje mi się, że nasi piloci uzyskali najlepsze wyniki dnia.

2 czerwca 1960 r. Druga konkurencja treningowa: trójkąt 202,5 km po trasie Köln — Hummerich — Dahlemer Binz — Köln. Kierunek oblotu trójkąta prawy. Lot na pierwszym boku wzdłuż Renu, drugi bok do połowy trzeciego boku trójkąta nad terenem górzystym mocno zalesionym, trudnym do lądowania. Warunki dość dobre, wznoszenia do 2 m/sek, podstawa chmur do 1700 m. Po południu warunki się pogorszyły, wznoszenia słabe i rzadkie, duże zachmurzenie przez chmury warstwowe. Trójkąt ukończył Adam Witek, Makula wylądował 5 km przed lotniskiem i uszkodził podwozie „Zefira”. Popiel wylądował w Ojkskirchen, 27 km przed lotniskiem. W tym dniu tylko kilku zawodników ukończyło zadanie.

3 czerwca 1960 r. Ostatnia konkurencja treningowa: docel — powrót Köln — Hirzenhain — Köln, 2 x 107 km. Doskonałe warunki: 3—4/8 Cu o podstawie około 2000 m. Silne wznoszenia 2—3 m/sek, dobra widzialność, wiatry wschodnie i



„Foka” na lotnisku w Kolonii



północno-wschodnie 5 m/sek. Przelot był stosunkowo łatwy, wykonali go wszyscy nasi zawodnicy w doskonałym czasie około 2 h 37 min, współpracując cały czas ze sobą w powietrzu. Na uwagę zasługuje fakt, iż z powodu niesprawności „Zefira” Makula poleciał na konkurencję na zapasowej „Foce”. Był to jego pierwszy lot na tym typie szybowca. Konkurencję ukończyła większość zawodników. Wyniki treningu w porównaniu z innymi zawodnikami wykazały, że wszyscy nasi zawodnicy są w doskonałej formie, co w zestawieniu z dobrym sprzętem napawało nas optymizmem na najbliższą przyszłość. Jedynym zmartwieniem był „Zefir”, o którego do końca, tj. do rana 4 czerwca nie byliśmy pewni czy uda nam się go naprawić. Jednak dzięki ofiarnej pracy, trwającej dzień i noc, kolegów: Fr. Matusza, T. Supryna, inż. J. Beckera i inż. Fr. Niechwiejczyka szybowiec został naprawiony w terminie przy życzliwej, bezinteresownej pomocy miejscowych zakładów samochodowych Forda.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

4 czerwca 1960 r. Po uroczystościach otwarcia mistrzostw, została rozegrana pierwsza konkurencja. Był nią przelot docelowo-powrotny po trasie Köln — Koblenz — Köln, 172,2 km. Warunki doskonałe: 3-4/8 Cu cong. o podstawie 1800-2000 m, wiatr SW do 25 km/h. Nasi zawodnicy wystartowali od 12.38. Popiel i Makula zameldowali się razem na taśmie o 13.33. Przed nimi odmeldowała się już większość zawodników. Witek pilnowany przez dwie „Austrie-Standards” miał duże trudności pozbycia się groźnych „opiekunów” i zameldował się później. Makula i Popiel lecieli całą trasę zespołowo; ukończyli ją bez trudności i zameldowali się na mecie razem, jako pierwsi zawodnicy, którzy ukończyli zadanie dnia.

Obydwaj zwyciężyli w tej konkurencji. Parę minut później przyleciał Witek, który zajął w tym dniu drugie miejsce.

Ogółem w klasie otwartej ukończyło zadanie 17 zawodników. Zwyciężając w tej konkurencji zyskaliśmy przewagę 67,1 punktów nad naszymi przeciwnikami.

1. E. Makula — Polska, (75,63 km/h) — 1000 pkt.; 2. J. Popiel — Polska, (75,43 km/h) — 1000 pkt.; 3. Schreder — USA (89,10 km/h) — 932,9 pkt.; 4. Hossinger — Argentyna, (66,18 km/h) — 899,7 pkt.; 5. Deane Drummond — Anglia, (64,59 km/h) — 885,8 pkt.

W klasie standard zadanie ukończyło 33 zawodników.

1. Fritz — Austria, (73,40 km/h) — 1000 pkt.; 2. Witek — Polska, (69,94 km/h) — 936,3 pkt.; 3. Juez — Hiszpania, (61,76 km/h) — 855,0 pkt.; 4. Resch — Austria (60,19 km/h) — 835,4 pkt.; 5. Huth — NRF (59,98 km/h) — 832,9 pkt.

Odnieśliśmy w sumie wielki sukces tracąc tylko w klasie standard 43,1 punktów do lidera.

5 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt o obwodzie 102,2 km po trasie Köln — Droverheide — Movenhoven — Köln. Trudno odgadnąć intencję organizatorów, którzy ogłosili zadanie dnia przy tak słabych warunkach; na 53 zawodników żaden nie przeleciał 50 km. Nasi zawodnicy lądowali przed pierwszym punktem zwrotnym, po przelecie 33 km. Pilot Haase po wykonaniu dwóch startów pozostał na lotnisku. Konkurencja nie została zaliczona.

6 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: przelot po wyznaczonej trasie Köln — lotnisko Kiel — Holtenau po kursie 031°. Pogoda: Cu cong. i Cb. o podstawie 1700 m, wiatr 240° — 260°, 15 km/h. Średnie wznieszenie 1 m/sek. Na odprawie podano, że jeżeli któryś z zawodników przeleci 250 km, to w następnym dniu konkurencja nie będzie.

Adam Witek startował o godz. 11.02, Makula i Popiel o 11.12. Po wykręceniu się odeszli na trasę. Równocześnie z pilotami, jak zawsze wyjechały wozy

transportowe, aby możliwie najwcześniej przybyć na miejsce lądowania swoich zawodników. Po przelecie 150 km utraciliśmy łączność z zawodnikami. W międzyczasie podawano miejsca lądowania poszczególnych pilotów; między innymi Schredera (USA), który przeleciał tylko 39 km. Do godziny 20.00 wiedzieliśmy o miejscach lądowania wszystkich zawodników. Nasi zalecieli najdalej. Zwyciężyliśmy w obydwu klasach i przelecieliśmy prowadzenie.

Wyniki z konkurencji w klasie otwartej:

1. Makula — Polska, (350,70 km) — 1000 pkt.; 2. Popiel — Polska, (370,20 km) — 965,2 pkt.; 3. Hossinger — Argentyna, (365,70 km) — 950,5 pkt.; 4. Goodhart — Anglia, (360,18 km) — 932,4 pkt.; 5. Marchand — Francja, (359,91 km) — 931,3 pkt.

Klasa standard:

1. Witek — Polska, (350,70 km) — 1000 pkt.; 2. Resch — Austria, (353,5 km) — 984,9 pkt.; 3. Münch — Brazylia, (364,8 km) — 982,4 pkt.; 4. Ara — Hiszpania, (364,8 km) — 982,4 pkt.; 5. Huth — NRF, (354,0 km) — 945,9 pkt.

Pilot Juez lądując w trudnym terenie zламаł kadłub szybowca, który jednak został szybko naprawiony i pilot mógł dalej startować.

7 czerwca 1960 r. Dzień przeznaczony na powrót zawodników z przelotu, zgodnie z zapowiedzią na odprawie. Nasi zawodnicy wrócili pierwsi z przelotu. Ekipy transportowe ustawiły nowy rekord sprawności.

8 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: przelot otwarty. Warunki bardzo dobre: średnie wznieszenie 2 m/sek, podstawa chmur 1800 m. Wiatr SW — 20 km/h. Jako cel lotu wybraliśmy najbardziej odległy od Kolonii punkt na terenie NRF, była to wyspa Fehmorn, a dokładnie NE cypel tej wyspy. Wyznaczenie tej konkurencji w tak silnych warunkach należy uważać za wielkie nieporozumienie. Najlepsi piloci mogli wykonać przecięt przeloty rzędu 700-750 km; zatrzymani jednak granicą państwa musieli czekać na słabszych zawodników, a przedkość przecięt nie była punktowana. Do wyspy oddalonej o 491 km doleciało 8 zawodników w klasie otwartej oraz 9 w klasie standard, między innymi wszyscy nasi zawodnicy, dla których ten przelot był po prostu krajoznawczą wycieczką. Konkurencja ta była powodem żalu wielu pilotów, szczególnie tych którzy nie posiadają diamentu za 500 km; albowiem przy odrobinie wysiłku i dobrej woli ze strony organizatorów można było odholować ich chociażby o 10 km od lotniska.

Punktacja w klasie otwartej po trzech konkurencjach:

1. Makula — Polska — 3000 pkt.; 2. Popiel — Polska — 2965,2 pkt.; 3. Goodhart — Anglia — 2762,9 pkt.; 4. Haase — NRF — 2773,0 pkt.; 5. Hossinger — Argentyna — 2767,3 pkt.

Punktacja po trzech konkurencjach w klasie standard:

1. Witek — Polska — 2956,9 pkt.; 2. Fritz — Austria — 2921,2 pkt.; 3. Huth — NRF — 2778,8 pkt.; 4. Juez — Hiszpania — 2732,0 pkt.; 5. Resch — Austria — 2721,9 pkt.

Pilot Schreder zabił w czasie tej konkurencji i wylądował na terenie NRD skąd powrócił następnego dnia. Piloci Haase i Mrak uszkodzili swoje szybowce, które jednak zostały do następnej konkurencji naprawione.

9 czerwca 1960 r. Dzień przeznaczony na powrót zawodników. Nasi zawodnicy dzięki doskonałej współpracy z wozami transportowymi powrócili pierwsi z przelotu. Było to zasługą kierowców i pomocników.

10 czerwca 1960 r. Z powodu złej pogody, dzień nielotny. Po południu próby szybowców klasy standard. Wieczorem przegląd filmów lotniczych przywiezionych przez poszczególne ekipy. Film kolorowy z mistrzostw w Lesznie „Szybowcy Świata” wzbudzał powszechne zainteresowanie.

11 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: przelot po wyznaczonej trasie z kursem 15°. Pogoda: pełne pokrycie nieba przez



Amerykańska „Ad Astra”

As, dołem na wysokości 600-700 m strzępy Cu, bardzo słabe wzniesienia, silny wiatr SW, opady deszczu. Warunki tak beznadziejne, że wielu zawodników wcale nie mogło odlecieć z lotniska. Bardzo dużo zawodników śladało w najbliższym rejonie lotniska. Witek usiadł wraz z „Austriami Sd.” na przedmieściach Kolonii po przeciwny stronie Renu. Makula i Popiel przelecieli około 30 km. W klasie standard tylko Huth przeleciał ponad 50 km, a w klasie otwartej Goodhart. Po długich i burzliwych dyskusjach, w wyniku złożonego protestu przez ekipę Polski konkurencja została unieważniona.

12-13 czerwca 1960 r. Dni nielotne z powodu złej pogody.

14 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: przelot docelowo Köln — Oerlinghausen — 161,9 km. Pogoda: termika nanielona, podstawa chmur 1800 m, średnie wznieszenie 2 m/sek, wiatr SW 30 km/h. Przy tych warunkach należało liczyć się z dużymi przedkościami przelotowymi, a zatem każda stracona minuta kosztowała minimum 10 punktów. Była to najtrudniejsza i najbardziej nerwowa konkurencja mistrzostw. Odnieśliśmy w niej po raz czwarty olbrzymi sukces, zwyciężając dużą różnicą punktów w obydwu klasach. Makula po raz czwarty zdobył 1000 punktów. Konkurencję ukończyło w klasie otwartej 18 zawodników, a w klasie standard 33 zawodników.

Punktacja po czterech konkurencjach w klasie otwartej:

1. Makula — Polska — 4000 pkt.; 2. Popiel — Polska — 3962,4 pkt.; 3. Haase — NRF — 3629,3 pkt.; 4. Marchand — Francja — 3548,1 pkt.; 5. Goodhart — Anglia — 3528,0 pkt.

Po czterech konkurencjach w klasie standard:

1. Witek — Polska — 3956,9 pkt.; 2. Fritz — Austria — 3747,1 pkt.; 3. Huth — NRF — 3654,0 pkt.; 4. Resch — Austria — 3586,2 pkt.; 5. Juez — Hiszpania — 3510,3 pkt.

Wieczorem, po powrocie zawodników omówiliśmy dotychczasowe wyniki. Po tej małej naradzie doszliśmy do wniosku, że aby utrzymać pierwsze miejsca nie wolno nam zbyt ryzykować, musimy latać ostrożnie.

15 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt 317,5 km, po trasie Köln — Ham — Hirschhain — Köln. Prognoza meteorologiczna: zachmurzenie przez chmury Cu i Cu cong. o podstawie 1800 m, wiatr SW 5 m/sek. Nic nie zapowiadało pogorszenia się warunków, a raczej wszystkie wskazywało, że będzie to dzień jakichś mało. Start został otwarty o godzinie 10.00. Nasi piloci wystartowali o godzinie 10.40, w 30-sekundowych odstępach. Pół godziny później o godz. 11.10 zameldowali się na taśmie i odeszli na trasę. Podstawa chmur wyniosła w tym czasie 1100 m, chmury zaczęły się rozbudowywać.

Piloci nasi lecieli bardzo ostrożnie. Gdy dolatywali do pierwszego punktu zwrotnego Ham, nad punktem rozbudowała się burza, która uniemożliwiła im zameldowanie się, ponieważ było to równoznaczne z lądowaniem w polu. Gdy wszystkie próby ominięcia lub przelecia burzy zawiodły, piloci zameldowali się nad punktem na wysokości 1100 m i polecili na drugi bok. Niestety, nie napotkali już wznoszeń i wylądowali 36 km za pierwszym punktem. Tylko jeden zawodnik w klasie otwartej ukończył trójkąt, był to Anglik Goodhart. Z pozostałych zawodników tylko Hossinger, Ortner, van Bree i Johansson przelecieli drugi punkt i lądowali na trzecim boku. Makula i Popiel zajęli 10-11 miejsca i otrzymali za tę konkurencję po 250 punktów. W klasie standard dwóch zawodników ukończyło cały trójkąt. Byli to Huth i Sejstrup. 10 zawodników minęło drugi punkt zwrotny lądując na trzecim boku. Adam Witek zajął 17-18 miejsca i otrzymał 245 punktów.

Punktacja po 5 konkurencjach przedstawia się następująco:

1. Goodhart — Anglia — 4528,0 pkt.; 2. Hossinger — Argentyna — 4366,8 pkt.; 3. Makula — Polska — 4250,7 pkt.; 4. Po-

piel — Polska — 4213,1 pkt.; 5. Ortner — Argentyna — 4206,0 pkt.

Klasa standard:

1. Huth — NRF — 4654,0 pkt.; 2. Juez — Hiszpania — 4286,5 pkt.; 3. Münch — Brazylia — 4289,4 pkt.; 4. Sejstrup — Dania — 4254,3 pkt.; 5. Witek — Polska — 4201,9 pkt.

16 czerwca 1960 r. Zadanie dnia: trójkąt 201,2 km, po trasie Köln — Dahlemer Binz — Hummerich — Köln. Pogoda: rano zaczęły się tworzyć chmury typu Cu humilis o podstawie 1800 m, w ciągu dnia do 2000 m. Później od zachodu zaczęła się nasuwać jednolita warstwa chmur Cirrostratus, Altostratus i Stratocumulus, która spowodowała całkowity zanik wznoszeń szczególnie w rejonie lotniska. Wiatry słabe z kierunku SW. Przypuszczaliśmy, że w tych warunkach żaden z zawodników nie obleci trójkąta, iż o wynikach dnia decydować będzie nie prędkość, a przeleciecie kilometry.

Makula i Popiel wystartowali po raz pierwszy w czasie tych mistrzostw jako pierwsi i zameldowali się o godz. 11.20. Nie było na co czekać. Wszyscy starali się możliwie najwcześniej wystartować i odejść na trasę; kilku pilotów odleciało bez meldowania się na starcie lotnym. Witek wystartował 20 minut później, była to pierwsza kolejność w jakiej mógł wystartować. Około godziny 12.00 było już pełne pokrycie nieba. Cztery szybowce z klasy standard nie mogły już odejść na trasę. Makula i Popiel tak jak wszyscy piloci mieli duże trudności w połowie pierwszego boku, spadli do 200 m. Wyratowali ich „kominiowskazi” Kirakowskiego i ich olbrzymia rutyna zawodnicza. Po wykręceniu 1600 m bez większych trudności zameldowali się na pierwszym punkcie zwrotnym w Dahlemer-Binz. W klasie otwartej pierwszy punkt zwrotny minęło 10 zawodników, między innymi Goodhart i Hossinger.

Nikt z nas nie wierzył, że uda się komukolwiek ukończyć trójkąt. Mieliśmy jednak nadzieję, iż w tej konkurencji dnia pokażemy że w słabych warunkach nasi piloci i nasze szybowce też dobrze latają. W międzyczasie podano, że między pierwszym a drugim punktem zwrotnym wylądowało dalszych 6 zawodników z klasy otwartej, między nimi Goodhart, który wraz z Hossingerem w piątą konkurencję przejął prowadzenie. Makula i Popiel, po wykorzystaniu ostatniego komina lądowali w deszczu w połowie trzeciego boku koło Bonn, 36 km od lotniska w Kolonii. Z klasy otwartej nie wiadomo było nic o 3 zawodnikach; byli to: Jeness — Dania, Müller — Szwajcaria, Hossinger — Argentyna, który był punktowany przed Makulą i Popielem. Wiadomość o lądowaniu Hossingera i Jenessa przyniosła nam wielką ulgę, tym bardziej, że przelecieli mniejszą odległość aniżeli nasi zawodnicy. Pozostał w powietrzu jeszcze jeden zawodnik z klasy otwartej Szwajcar Müller, który w tej konkurencji zwyciężył przelatując 192,3 km. Żaden z zawodników klasy otwartej nie obleciał całego trójkąta.

Wkrótce podano przez radio, że Adam Witek minął drugi punkt zwrotny. Radność nasza nie miała granic. Po przejściu deszczu pogoda zaczęła się poprawiać. Pod wpływem nasłonecznienia zaczynały się tworzyć nowe cumulusy. Pojawienie się samotnego szybowca na dolocie powitali wszyscy z niedowierzaniem. Był to Adam Witek, jedyny zawodnik, który ukończył zadanie dnia; otrzymał burzę oklasków od publiczności. W trzy godziny później dolecieli do lotniska Münch — Brazylia i Huth — NRF. Pozostali trzej zawodnicy Sejstrup — Dania, Tutenhof — Holandia i Juez — Hiszpania lądowali po przelecie drugiego punktu zwrotnego.

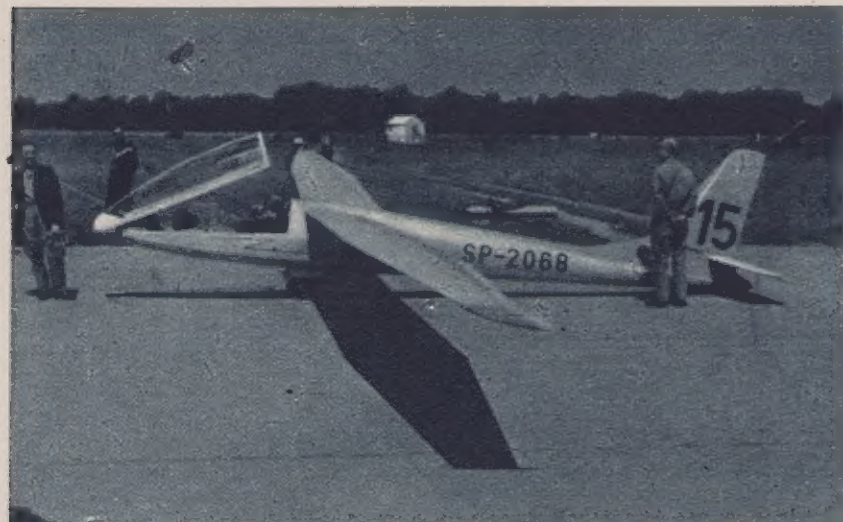
Punktacja po sześciu konkurencjach wygląda następująco:

Klasa otwarta

1. Hossinger — Argentyna — 5102,9 pkt.; 2. Makula — Polska — 5079,1 pkt.; 3. Popiel — Polska — 5029,7 pkt.; 4. Goodhart — Anglia — 4856,5 pkt.; 5. Jonsson — Szwecja — 4443,6 pkt.

Klasa standard

„Zefir” przed startem



1. Huth — NRF — 5619,1 pkt; 2. Munch — Brazylia — 5237,8 pkt; 3. Witek — Polska — 5201,9 pkt; 4. Sejstrup — Dania — 5001,8 pkt; 5. Juez — Hiszpania — 4843,7 pkt.

17 czerwiec 1960 r. Zadanie dnia: przelot przedkościowy 2 x 100,1 km po trasie trójkątnej Kóln — Drowerheide — Holzweiler — Kóln. Pogoda: zachmurzenie całkowite przez Ac i Scu, wiatry SW 30 km/h, wysokość podstawy Scu 400-500 m. Po południu przewidywane przejśnienia. Około godziny 14.00 zaczęło się rzeczywiście przejśnienia, powstały warunki w których nie było mowy o utrzymaniu się w powietrzu. Szybownicy z holu odczepiali się nad chmurami, ponieważ wysokość holowania wynosiła jak zawsze 800 m, a podstawa chmur miała 500 m. Wytworzył się niesamowity bałagan w powietrzu i na ziemi, który każdej chwili groził poważnym wypadkiem. Nasi zawodnicy nie brali udziału w tym „cyрку”, wystartowali krótko przed zamknięciem startu, do poźniejszego lotu w Kolonii. Nikt z zawodników nie przeleciał nawet 10 km. Konkurencję unieważniono.

18 czerwiec 1960 r. W godzinach popołudniowych nastąpiło oficjalne ogłoszenie wyników VIII Szybowniczych Mistrzostw Świata. (Wyniki mistrzostw podaje w tabeli.) Przy ich ogłaszaniu pewne zdziwienie wywołał fakt, że na pierwszym miejscu wymieniono klasę standard.

UWAGI OGÓLNE

Ciekawie przedstawia się zestawienie pierwszych pięciu miejsc w poszczególnych konkurencjach (patrz tabela). Nazwiska Makuli, Popiela i Witka niemal regularnie powtarzają się na pierwszych miejscach; z czego wynika, że piloci nasi stanowili niewątpliwie na zawodach wyższą klasę. Może wydawać się również dziwne i niesprawiedliwe, że Makula który wygrał cztery konkurencje i raz zajął drugie miejsce, Witek, który również wygrał cztery konkurencje i jeden raz był drugi — w ostatecznej punktacji nie zajęli pierwszych miejsc. Przyczyniła się do tego pła konkurencja mistrzostw. Biorąc jednak obiektywnie, była to konkurencja w której o wynikach za-



„Phönix” pilota niemieckiego Haase

decydowało w dużej mierze szczęście, a nie umiejętności czy taktyka pilotów. W pewnej mierze przyczynił się do tego również regulamin mistrzostw, według którego za nieudaną organizację, szczególnie konkurencję otrzymało się również 1000 punktów, podobnie jak za konkurencję w której wszyscy piloci mieli jednakową możliwość wykazania swoich umiejętności.

Trzeba natomiast obiektywnie przyznać, że niemiecki pilot Huth wykazał również doskonałą formę i był jedynym pilotem, którego nazwisko figurowało w pierwszej piątce we wszystkich konkurencjach mistrzostw.

Wracając do regulaminu, wzbudzał on szereg wątpliwości i był przedmiotem żywej dyskusji wśród pilotów i działaczy zgromadzonych w Kolonii. Jest to niewątpliwie sprawa bardzo trudna, gdyż regulamin stale zmienia się i czę-

sto nie nadąża za rozwojem techniki i taktyki szybowniczej. Niesłuszny na przykład, pochodzący z czasów kiedy możliwości przelotowe były znacznie mniejsze, był przepis zaliczania konkurencji, który stwierdzał, że wystarczy aby dwóch zawodników przeleciało ponad 50 km. Już dziś regulaminy krajowe niektórych państw wymagają, aby co najmniej czterech zawodników przeleciało ponad 100 km (między innymi nasz nowy regulamin).

ORGANIZACJA MISTRZOSTW

Na zakończenie jeszcze kilka słów na temat strony organizacyjno-sportowej mistrzostw, którą przygotował cały sztab działaczy ze znanymi szybownikami dr Frowelem na czele bardzo doświadczonego. Jednak w praktyce nie zawsze zdawał on egzamin.

Odprawy przed lotem. Były one prowadzone bardzo przejrzysto i jasno, ilustrowane zdjęciami lotniczymi punktów zwrotnych tras oraz różnymi planami w trzech językach, na których podawane były wszystkie dane dotyczące rozgrywanej konkurencji.

Komisja sędziowska. Działała na ogół sprawnie. Komisarze byli wywożeni śmigłowcami na punkty zwrotne tras, a dobra łączność radiowa pozwalała na bieżące informowanie ekip i publiczności o rozgrywanej konkurencji. Jedynym mankamentem było zbyt późne ogłaszanie wyników. Na specjalną uwagę zasługują oznaczenie punktów zwrotnych z zaznaczeniem kierunku przylotu i odlotu.

Wybór zadania dnia. Była to najsłabsza strona organizacji sportowej mistrzostw i odbiła się niekorzystnie na ich przebiegu. Na dziewięć ogłoszonych konkurencji tylko dwie były wybrane zgodnie z możliwościami meteorologicznymi, a mianowicie:

I — docel powrót do Koblenz oraz III — przelot po wyznaczonej trasie w kierunku do Kolonii.

Z dalszych konkurencji:

II — trójkąt 100 km, nie zaliczono. Nikt nie przeleciał wymaganego minimum.

IV — przelot otwarty, wyznaczony w zbyt dobrych warunkach uniemożliwił wykazanie różnic między zawodnikami, gdyż zostali oni zatrzymani przez granice państwa.

V — przelot po trasie wyznaczonej przez organizatora (kurs 155°). Konkurencja nieudana, gdyż na 55 zawodników najwyższej klasy, tylko dwóch przeleciało ponad 50 km. Gdyby w tym dniu ogłoszono przelot docelowy z wiatrem konkurencja mogłaby się udać.

VI — docel do Oerlinghausen 181 km. Konkurencja nieudana; nie na miarę mistrzostw, gdyż w tym dniu można było rozegrać docel powrót na tej samej trasie.

VII — VIII — trójkąt 300 km i trójkąt 200 km. Mimo założeń nie zostały rozegrane jako konkurencje przedkościowe.

WYNIKI VIII SZYBOWNICZYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W KOLONII 1960. KLASA STANDARD

1.	Huth	N.R.F.	Ka 6 Br.	5	59,98	632,9	5	354,0	945,9	1-9	491,4	1000	2	111,65	875,2	1	317,5	1000	3	201,2	965,1	5619,1
2.	Munch	Brazylia	Ka 6 Br.	28	45,92	657,2	3	364,8	982,4	1-9	491,4	1000	10	93,58	742,8	5	295,3	886,2	2	201,2	968,4	5237,8
3.	Witek	Polska	Poka	2	69,94	956,9	1	370,0	1000	1-9	491,4	1000	1	128,70	1000	17-18	127,6	245,0	1	201,2	1000	5201,9
4.	Sejstrup	Dania	Ka 6 Br.	9	54,96	770,4	13	309,8	796,4	11	485,2	984,2	16	99,25	711,0	2	317,5	992,3	4	166,3	747,5	5001,8
5.	Juez	Hiszpania	Ka 6	3	61,76	855,0	6	352,2	939,8	17	466,7	937,2	8	98,48	778,6	10	266,4	775,5	6	134,2	557,2	4843,7
6.	Tutenhoff	Holandia	Ka 6	9	54,44	763,2	24	172,68	333,3	1-9	491,4	1000	6	99,51	786,2	6	289,7	865,0	5	162,7	726,2	4474,2
7.	Reisch	Austria	Austria St.	4.	60,19	835,4	2	365,5	984,9	19	452,7	901,6	4	107,43	844,3	20	124,1	231,7	13	74,0	200,2	3998,1
8.	Silva	Włochy	M - 100- S	20	48,04	683,3	18	284,04	709,5	28	410,8	795,0	14	89,89	712,5	7	285,1	847,4	10	80,9	241,1	3989,3
9.	Frits	Austria	Austria St.	1	73,40	1000	7	346,7	921,2	1-9	491,4	1000	5	104,92	825,9	27	105,5	160,5	31-35	-	0	3907,6
10.	Harrold	Rodezja	Ka 6	17	49,16	698,5	19	259,14	625,4	23	447,6	888,6	27	78,44	631,8	11	254,2	729,3	9	90,2	296,3	3869,9
11.	Rantio	Finlandia	Pik 3 o	18	48,44	689,1	27	155,52	275,4	25	435,5	857,8	11	92,46	734,5	4	298,5	898,7	15-18	68,2	165,9	3787,2
12.	Bikle	U.S.A.	SGS-1-23-B	6	59,83	831,0	33	101,28	92,1	12	473,0	953,2	22	83,76	670,8	3	311,2	947,3	12	75,1	206,7	3701,1
13.	Arn	Hiszpania	Ka 6	30	47,16	623,3	4	364,8	982,4	13-14	472,0	950,6	32	71,51	581,0	24	119,7	214,9	7	98,8	347,2	3699,4
14.	Andreac	Holandia	Ka 6	13	51,89	733,2	31	106,92	111,2	1-9	491,4	1000	3	108,80	854,3	2	271,8	796,7	19	67,3	160,5	3655,9
15.	Khaet	Belgia	Kucha St.	19	48,26	67,2	17	298,83	759,5	1-9	491,4	1000	23	82,85	664,2	28-31	101,8	146,4	20	66,1	153,3	3410,6
16.	Jalkanen	Finlandia	Pik - 3e	21	47,99	683,5	12	312,5	804,6	3-14	472,0	950,6	12	91,83	730,0	26	107,0	166,1	26-27	51,6	67,4	3402,5
17.	Jungueira	Brazylia	Ka 6 B	11	52,89	744,6	20	190,54	393,6	1-9	491,4	1000	19	85,57	684,1	19	126,8	242,1	8	96,2	331,8	3396,4
18.	Johannessen	Norwegia	Olympia	22	47,97	683,2	10	326,6	853,5	16	471,1	948,4	35	-	0	13	230,6	639,0	15-18	68,2	165,9	3263,0
19.	Loehony	Francja	Breguet 905	23	47,50	677,4	15	303,87	776,5	1-9	491,4	1000	21	83,84	671,4	34	79,7	61,9	26-27	51,6	67,4	3254,6
20.	Rewe	Australia	Ka 6 Br	12	52,66	741,6	9	343,4	910,2	21	449,0	892,1	34	-	0	16	128,2	247,5	15-18	68,2	165,9	3229,2
21.	Brigliadori	Włochy	E/C - 39	15	50,78	718,2	35	-	0	26	434,1	854,2	33	70,54	574,0	8	273,0	801,2	14	72,9	193,7	3141,3
22.	Persson	Szwecja	Zagvogel IV a	7	57,59	803,1	8	345,2	916,1	31	251,3	389,2	17	88,86	708,2	28-31	101,8	146,4	24	55,1	88,1	3051,3
23.	Doutreloup	Belgia	Ka 6 B	26	46,12	660,2	21	186,06	378,6	10	486,6	987,8	29	73,52	595,8	22	120,5	218,0	21	60,2	118,4	2958,8
24.	Goodhart, G	Anglia	Skylark II	10	53,78	755,6	11	312,9	807,8	20	450,9	897,0	7	96,96	782,1	14	153,9	345,7	28	50,9	63,2	2843,6
25.	Arber	Israel	Ka 6	27	46,10	660,0	25	171,87	330,6	18	460,5	921,4	18	88,42	704,9	25	116,1	201,1	31-35	-	0	2818,0
26.	Silemo	Szwecja	Ka 6 Br	31	42,0	608,9	29	142,62	231,8	15	471,3	948,9	9	97,53	771,7	21	123,0	227,6	29	44,1	22,9	2811,8
27.	Oda	Japonia	Ka 6	34	141,1	419,6	22	183,90	371,3	29	348,6	636,7	31	72,44	587,9	12	247,0	701,7	31-35	-	0	2717,2
28.	Filipsson	Islandia	Ka 6	33	168,2	527,1	28	145,20	240,5	24	447,0	887,0	20	85,16	679,5	28-31	101,8	146,4	11	78,6	228,6	2709,1
29.	Barbera	Francja	Breguet 905	24	47,01	671,3	16	302,28	771,2	33	103,1	12,3	13	91,62	728,4	15	140,9	295,9	22	58,7	109,4	2588,1
30.	Böttcher	N.R.F.	Ka 6 Br	14	51,07	721,9	14	308,88	793,2	34-35	-	0	15	89,40	712,1	17-18	127,6	245,0	23	55,5	90,4	2562,9
31.	Grundisch	Szwajcaria	Breguet 905	32	172,2	542,9	26	167,49	315,6	27	428,4	839,7	25	79,75	641,5	33	95,3	121,5	25	52,3	71,5	2532,9
32.	Arteman	Argentyna	Breguet 905	16	50,54	715,3	30	134,19	203,3	22	448,9	891,9	26	78,67	633,5	35	-	0	31-35	-	0	2444,0
33.	Falla	Dania	Kucha St.	25	46,48	664,7	34	13,71	0	30	289,4	486,1	24	81,40	653,5	32	95,5	122,3	31-35	-	0	1926,6
34.	Yardony	Israel	Skylark II	29	43,22	624,1	23	179,34	355,9	32	130,8	82,7	28	75,51	610,3	23	119,9	215,7	30	43,8	21,1	1909,8
35.	B. Mathisen	Norwegia	Zagvogel IV	35	45,0	41,6	32	103,05	98,04	35	-	0	30	72,96	591,7	28-31	101,8	146,4	15-18	68,2	165,9	1043,7

X - 2 x trójkąt 100 km. Został ogłoszony wbrew logice i zdrowemu rozsądkowi; fakt otworzenia startu w takich warunkach nie może usprawiedliwić nawet błędny komunikat meteorologiczny.

Osłona meteorologiczna. Była ona bardzo słaba, co niewątpliwie zaważyło na złym doborze konkurencji i niepotrzebnie wprowadziła w błąd zawodników.

Angielski system startu. Przyjęty został po raz pierwszy na mistrzostwach świata, w którym każdy zawodnik (teoretycznie) miał możliwość wyboru momentu startu; przysparza dużo kłopotu organizatorom, a nie wykazał żadnej przewagi do systemu losowania kolejności startu.

Organizacja lotów. Organizacja lotów i holowania była na ogół sprawna. Złożyły się na to dobre samoloty do holowania Do-27 oraz łączność radiowa.

Wyjeżdżając na mistrzostwa byliśmy przekonani, że Aeroklub NRF dołoży wszelkich starań, aby organizacja mistrzostw zaćmiła sławę Leszna. Czy im się to udało? Nam jako poprzednim organizatorom trudno wyrazić zdanie. Wy-

Miejsce Lotu.	Konkurencja					
	1	2	3	4	5	6
1	Makula	Makula	Makula, Rapier	Makula	Goodhart	Müller
2	Popiel	Popiel	Jensen, Heese	Popiel	Hossinger	Makula
3	Schreder	Hossinger	Marchand, Huth	Schreder	Ortner	Popiel
4	Hossinger	Goodhart	Goodhart, Johnson	Johnson	van Bree	Hossinger
5	A. Drummond	Marchand	Johnson	Heese	Jonsson	Jensen
6						
7	Fritz	Huth	Huth, Drost	Huth	Makula	Huth
8	Huth	Reich	Jonsson, Münch	Huth	Schreder	Münch
9	Jew	Münch	Huth, Lachert	Andreas	Biele	Huth
10	Reich	And	Andreas, Fritz	Reich	Rauha	Schreder
11	Huth	Huth	Toutenhof	Fritz	Münch	Toutenhof

Miejsca zajęte przez pilotów polskich w poszczególnych konkurencjach

daje się, że ogólnie biorąc porównanie takie nie wypada na niekorzyść Leszna.

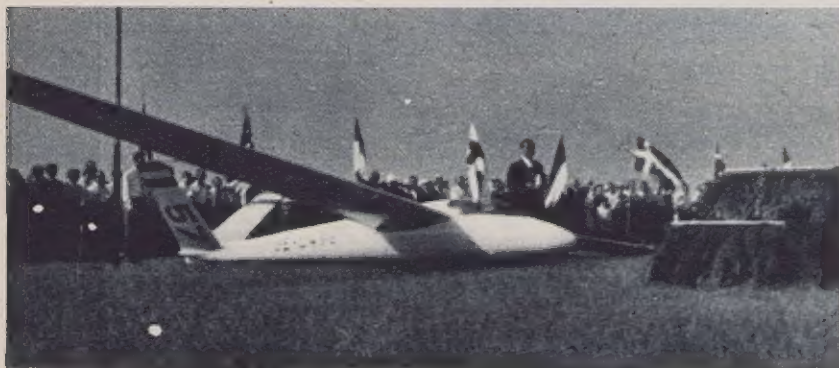
Na korzyść Kolonii należy zaliczyć: doskonałą organizację odpraw przed lotami i objaśnianie do konkurencji, oznaczanie punktów zwrotnych dobrze widocznych z powietrza, doskonałą łączność telefoniczną i sprawną organizację służby operacyjnej, gdzie dla poszcze-

gólnych grup językowych przewidziano osobne numery telefonów. Dobrym pomysłem było wydawanie tylko jednego większego posilku w czasie kolacji, natomiast na cały dzień lotny wydawało się suchy prowiant i owoce. Zakwaterowanie w baraku, wprowadzie ciepłsze niż w namiotach, jednak nie dawało większego wypoczynku i swobody jak

rozmişczenie poszczególnych ekip w osobnych namiotach.

Do niewątpliwych przewag Leszna natomiast należy zaliczyć przede wszystkim ciekawsze i lepiej dobrane konkurencje. Do doskonałych warunków terenowych Leszna, płaskich podejść i dużych ładowisk w okolicy wzdychaliśmy nie tylko my ale i większość zawodników. Wbrew pozorom, doskonałe drogi w okolicy z powodu olbrzymiego ruchu i przejazdu przez miasta nie dawały oszczędności w czasie przy ściągnięciu z przelotów. Warsztat naprawy szybowców, z którego w Lesznie mogli korzystać i korzystali wszyscy zawodnicy, na lotnisku w Butzweilerhof prawie nie istniał. Wielką przewagą i urokiem Leszna było skupienie wszystkich obiektów na niedużej przestrzeni. Małe odległości od namiotów do stołówek i stoisk szybowców oszczędzały sporo czasu, a bliskość kawiarni i organizacja wielu rozrywek kulturalnych na miejscu na lotnisku stwarzała miły towarzyski nastrój.

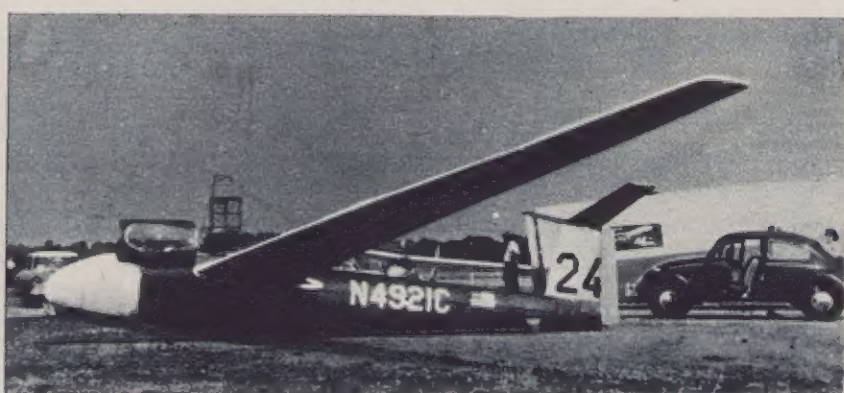
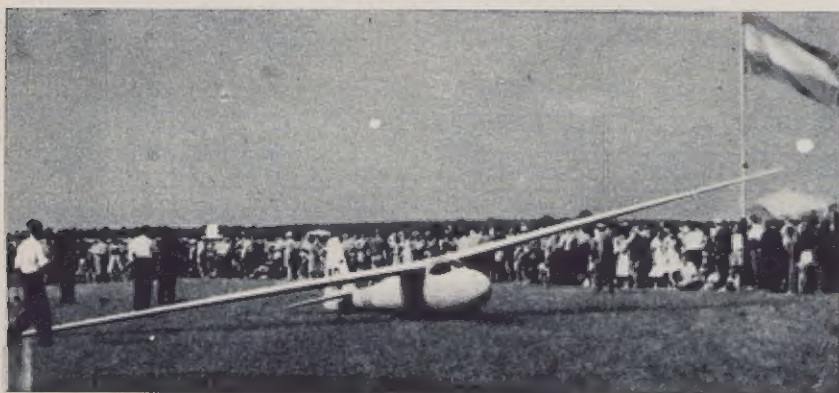
JÓZEF DANKOWSKI
Trener ekipy polskiej



Konstruktor szybowca „Austria-Standard”, R. Kunz przy nagrodzonym szybowcu.
Ka-6-Br — szybowiec niemieckiego pilota Hutha.



Szybowiec „Skylark-III” Argentyńczyka Hossingera.
RHJ-8 — szybowiec Amerykanina Johnsona



WYNIKI VIII SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA W KOLONII 1960. KLASA OTWARTA

Foto: L. Pituch (4) i J. Dankowski (4)

Zajęte miej- sca	NAZWISKO	PAŃSTWO	SZYBOWIEC	I doceł-powrót Köln-Koblenz-Köln			II Przelot po wyzna- czonej trasie.			III Przelot otwarty.			IV Przelot docelowy Köln-Oberlinghausen			V trójkąt 300. zam. przelot po wyznaczo- nej trasie.			VI trójkąt 200. zam. przelot po wyznaczo- nej trasie.			SUMA PUNKTÓW
				Miej.	V	Punkty	Miej.	Odległ.	Punkty	Miej.	Odległ.	Punkty	Miej.	V	Punkty	Miej.	Odległ.	Punkty	Miej.	Odległ.	Punkty	
1.	Hossinger	Argentyna	Skylark III	4	66,18	899,7	3	35,70	950,5	3-14	458,8	917,1	17	75,3	636,0	2	308,3	963,5	4	151,7	736,1	5102,9
2.	Makula	Polska	Zefir 2	1	75,03	1000	1	380,79	1000	1-8	491,4	1000	1	126,4	1000	10-11	127,2	250,7	2	165,9	828,4	5079,1
3.	Popiel	Polska	Zefir 2	1	75,03	1000	2	370,20	965,2	1-8	491,4	1000	2	125,9	997,2	10-11	127,2	250,7	3	162,7	807,6	5020,7
4.	Goodhart, H.	Anglia	Olympia 419	8	61,83	850,5	4	360,18	932,4	1-8	491,4	1000	12	90,6	745,1	1	317,5	1000	8	98,0	328,5	4856,5
5.	Jonsson	Szwecja	Zugvogel IV	15	51,63	734,9	10	296,58	723,6	11	471,7	949,9	10	94,2	770,7	5	285,1	872,2	7	98,8	392,3	4143,6
6.	Ortner	Argentyna	Skylark III	9	58,81	816,2	9	343,53	877,7	13-4	458,8	917,1	16	75,5	637,8	3	306,7	957,2	12	68,2	193,4	4399,4
7.	Jensen	Dania	Ka - 6	14	55,14	774,7	11	291,51	706,5	1-8	491,4	1000	8	97,0	790,8	14	113,3	196,0	5	142,0	673,0	4141,4
8.	Müller	Szwajcaria	Weihe	17	45,99	671,1	12	268,14	630,2	15	445,3	882,7	15	81,7	681,8	15-19	101,8	150,7	1	192,3	1000	4016,4
9.	Heese	N.R.F.	Phoenix	7	64,25	877,9	7	348,84	895,1	1-8	491,4	1000	5	106,2	856,5	13	115,1	203,1	13	64,5	169,3	4001,9
10.	Marchand	Francja	Breguet 901	10	57,19	797,9	5	359,91	931,5	1-8	491,4	1000	6	100,9	818,7	20	85,0	84,6	14	60,3	142,0	3774,7
11.	Coats	Szwajcaria	Elfe	6	64,30	878,5	19	73,05	0	10	472,0	950,6	9	95,2	777,8	15-19	101,8	150,7	6	112,4	480,6	3238,2
12.	Deane-Drummond	Anglia	Skylark III	5	64,59	885,8	8	346,98	889,4	9	473,0	953,2	19	-	0	15-19	101,8	150,7	19	40,9	15,9	3184,7
13.	Bar	Israel	Zugvogel III	11	55,64	780,4	16	161,31	279,1	12	459,1	917,8	11	91,7	752,9	15-19	101,8	150,7	9	85,1	303,1	3184,0
14.	Gaze	Australia	Skylark IIIb	18	169,2	562,5	13	207,60	431,1	17	431,4	847,4	13	90,2	742,6	12	124,0	238,1	11	78,8	262,3	3074,5
15.	Johnson	U.S.A.	RHJ - 6	19	130,8	402,1	14	186,66	362,1	1-8	491,4	1000	4	114,0	915,3	7	128,9	257,4	17	47,5	58,6	2992,9
16.	Schreder	U.S.A.	HP - 8	3	69,10	932,9	20	39,06	0	18	407,8	787,3	3	114,5	917,2	8	128,3	255,0	20	38,6	0,5	2891,4
17.	Tandefeld	Finlandia	Ka - 6 Br	12	55,30	776,2	6	356,22	419,4	16	441,8	873,8	20	-	0	9	127,6	252,3	16	47,6	59,4	2881,4
18.	Mrak	Jugosławia	Meteor	20	-	0	15	173,91	320,9	1-8	491,4	1000	7	98,7	802,2	15-19	101,8	150,7	10	81,8	281,4	2555,9
19.	Ferrari	Włochy	Skylark III	16	51,25	730,4	17	113,20	21,9	19-20	-	0	18	73,4	622,6	6	144,6	319,2	18	43,3	31,2	1825,8
20.	van Bree	Holandia	Skylark III	x	-	-	x	-	-	x	-	-	14	84,1	699,5	4	287,0	875,7	15	52,4	90,4	1669,3

x - nastąpiła śmierć pilota